

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DU CRÉDIT MARITIME
ET
De son Organisation
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Sciences Politiques et Economiques

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS SERA PRÉSENTÉ
ET SOUTENU LE MARDI 14 JUIN 1921, A 2 HEURES

PAR

Pierre GRASSIN

Président : M. LYON-CAEN, professeur

Suffragants : M. PERCERON, professeur

» M. RIPERT, agrégé

NIORT

IMPRIMERIE A. CHIRON

68, Avenue de Paris, 68,

—
1921



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DU CRÉDIT MARITIME
ET
De son Organisation
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Sciences Politiques et Economiques

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS SERA PRÉSENTÉ
ET SOUTENU LE MARDI 14 JUIN 1921, A 2 HEURES

PAR

Pierre GRASSIN



Président : M. LYON-CAEN, *professeur*
Suffragants : M. PERCERON, *professeur*
» M. RIPERT, *agrégé*

NIORT
IMPRIMERIE A. CHIRON

68, Avenue de Paris, 68,

1921

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

DU CRÉDIT MARITIME

ET

De son Organisation

EN FRANCE

INTRODUCTION

Est-il vraiment nécessaire de commencer cette étude par un plaidoyer en faveur de la marine marchande ? Les difficultés de toutes sortes du ravitaillement de la métropole pendant 5 années de guerre sous-marine, le manque de denrées coloniales ou étrangères que nous étions habitués à trouver en abondance sur nos marchés pendant le temps de paix et la hausse des prix, conséquence inéluctable de celle des frêts, ont sans doute montré à tous l'obligation pour la France d'avoir une flotte de commerce susceptible d'apporter à la mère patrie les denrées et les matières indispensables pour sa subsistance et l'existence de son industrie et d'exporter les produits de son sol et de son travail.

Malgré les bouleversements de la grande guerre, beaucoup

d'entre nous n'en ont pas tiré tous les enseignements désirables et nombre de cerveaux raisonnent comme en 1913. Ils reconnaissent la nécessité évidente des navires, pour relier les divers continents. Mais, disent-ils, puisque certains peuples : Anglais, Norvégiens, Japonais, etc... ont une tendance marquée à s'adapter plus spécialement aux choses de la mer, puisque leurs ports sont mieux outillés, puisqu'ils trouvent chez eux une main-d'œuvre abondante et à bon marché pour armer les navires que leurs chantiers produisent et que dirigent avec succès de puissantes compagnies de navigation admirablement organisées, pourquoi ne pas les charger du soin de transporter nos marchandises et vouloir absolument maintenir dans notre pays un organisme qui a tant de peine à y prospérer et que, seules, d'énormes primes ont permis de subsister pendant bien longtemps ?

Sans doute, au moment présent, les frets élevés permettent les plus grands espoirs, mais malgré les besoins mondiaux de transport, la concurrence se fera jour, peut-être plus tôt qu'on ne croit et il est permis de se demander si, ce jour-là, notre flotte sera capable de soutenir la lutte (1).

Tels sont les raisonnements que font encore aujourd'hui beaucoup de nos compatriotes.

A ces pessimistes, nous répondrons que tout français doit être convaincu de la nécessité d'une flotte de commerce française.

Les arguments exposés ci-dessus peuvent séduire des esprits superficiels qui ne voient dans tout acte humain que sa conséquence immédiate et n'entrevoient pas la portée profonde des ensembles. Il ne faut pas examiner ce que fait tel ou tel armateur, les résultats de telle entreprise maritime choisie indivi-

(1) Ces lignes ont été écrites en 1920, avant la chute des frets survenue à la fin de la dite année.

duellement ; il faut tout au contraire, étudier logiquement quelles sont les raisons d'être d'une marine marchande pour une grande nation. Il faut rechercher quelle est l'utilité de cet organisme pour le développement de la vie d'un Etat et nous dirons même qu'il faut en montrer sa nécessité.

En effet, la richesse d'une nation comprend : d'une part, les biens acquis ; d'autre part, les instruments de travail : usines, fabriques, appareils de toutes sortes permettant la transformation des matières premières.

Parmi ces éléments de la richesse, nous prétendons que la marine de commerce figure au premier plan. C'est elle qui procure à l'Etat des profits supérieurs à ceux des autres industries ; non seulement, c'est une industrie vitale pour la nation mais c'est également le meilleur agent de développement de la vie économique des Etats.

« Aucune nation ne peut être grande commercialement si elle « n'a pas sa propre industrie et sa propre marine marchande », disait M. Hurley, Président du Shipping Board Américain, dans le discours qu'il prononçait le 25 mars 1918.

Essayons de préciser ces deux idées.

Nous disons que les transports maritimes constituent une des industries qui laissent le plus de profits à la nation. Suivant des calculs établis avant la dernière guerre, 85 % de la recette réalisée par un navire restent entre les mains de la nation dont ce navire porte le pavillon. Nous pouvons avancer que lorsqu'un importateur français paie 100 francs de fret à un armateur français, la France ne s'est appauvrie que de 15 francs ; si, au contraire, les 100 francs sont versés à un armateur étranger, la France s'est appauvrie de 100 francs. La marine marchande est donc une industrie créatrice de richesse

au premier chef et une des plus avantageuses pour la nation, car il est peu d'entreprises dont le rendement puisse lui être comparé.

A l'inverse, nous voyons que lorsque cette industrie est exploitée par des étrangers, elle devient un lourd fardeau. Nul n'ignore qu'avant la dernière guerre nous étions obligés de payer annuellement plus de 300 millions aux armateurs étrangers. Pendant la guerre, nos dépenses, de ce chef, ont atteint 2 milliards en 1915 et 4 milliards en 1916. Il importe que nous devenions rapidement nos propres transporteurs, si nous ne voulons pas verser encore de nombreux milliards aux armateurs étrangers.

Au point de vue de l'économie générale du pays, l'importance de la marine marchande n'est pas moindre. D'après une règle du droit international public, le « pavillon couvre la marchandise ». Il fait plus. Il fait connaître la marchandise et constitue le meilleur agent de placement des produits manufacturés de la nation qu'il représente. Nos ennemis l'avaient compris. Ils en ont tiré profit à nos dépens. La flotte de commerce allemande avait été accrue de telle sorte qu'elle était toujours en avance sur les besoins de la population allemande. En conséquence, les navires allemands transportaient, outre les produits de leurs nationaux, toutes les marchandises étrangères qu'ils pouvaient obtenir.

Quelle fut la conséquence de cette politique ? Elle est apparue à tous. Ce fut un développement considérable de la production industrielle et des exportations allemandes.

En effet, lorsque le navire allemand apportait dans un port étranger des marchandises d'origine française, anglaise, belge, etc..., l'agent de la compagnie allemande ne manquait pas de

se rendre auprès du commerçant importateur. Il attirait son attention sur les bonnes conditions du transport et le bon état de la marchandise à la livraison. Il n'omettait pas d'ajouter que la même marchandise française, anglaise ou belge qu'il lui livrait se trouverait en Allemagne et dans de meilleures conditions. Il vantait la qualité des produits allemands, leur bon marché, les longs crédits que l'organisation des banques permet aux négociants allemands de consentir, et neuf fois sur dix, il se retirait, ayant enlevé aux fournisseurs imprudents qui lui avaient confié leurs expéditions, un élément de la clientèle qu'il faisait passer dans la clientèle allemande. C'est ainsi que la flotte allemande était devenue, avant la dernière guerre, le meilleur agent de propagande de l'industrie et du commerce.

C'est également à la marine marchande que l'Angleterre doit sa grande activité économique. Avant la dernière guerre, plus des deux tiers des navires battant pavillon anglais étaient des navires qu'on ne voyait pas en Angleterre et qui faisaient l'inter-navigation entre les pays les plus divers, où ils montraient le pavillon britannique et les produits de leurs industries nationales. C'est un fait trop peu connu et qu'il importe de souligner pour montrer l'intérêt général que présente pour une nation l'existence d'une nombreuse flotte de commerce.

D'après une enquête faite par la revue *The Economist*, en 1911, une large moitié de la flotte commerciale britannique se composait alors de *tramps*. Cette proportion diminuera certainement avec l'amoidrissement de l'exportation du charbon, qui représentait, avant la guerre, 80 % du fret de sortie en Angleterre.

A l'inverse, et alors qu'ils n'étaient que fournisseurs interna-

tionaux, sans flotte, les Américains ont ressenti nettement les inconvénients de confier les transports de leurs marchandises à une nation étrangère. Aussi ont-ils décidé de devenir leurs propres transporteurs et, après avoir créé une puissante flotte de commerce, ils viennent d'entrer récemment dans la voie du protectionnisme en accordant des tarifs préférenciels sur les chemins de fer aux produits nationaux dirigés sur les ports, où ils sont chargés sur des vapeurs portant le pavillon américain.

Ainsi, la marine marchande est utile ; elle est même nécessaire pour les nations qui ont la mer pour frontière et elle doit être placée en tête de toutes les industries, car elle présente ce double avantage d'être l'un des facteurs les plus productifs et les plus créateurs de richesses et, en outre, de constituer le meilleur agent du développement du commerce et de l'industrie nationale.

Ceci posé, et puisque notre pays se trouve admirablement placé, au point de vue géographique, aux avants-postes de l'Europe et regardant sur trois mers, il nous faut examiner s'il possède cette grande flotte de commerce, que nous venons de reconnaître indispensable à l'existence de toute grande nation.

A cette question, nous ne pouvons que répondre négativement.

Avant la dernière guerre, notre flotte de commerce représentait 2.500.000 tonneaux de jauge brute. Sa faculté de transport était insuffisante pour satisfaire aux besoins de la nation. Elle ne participait, en effet, dans les mouvements de notre commerce général, que pour 25 %, des importations et 50 % des exportations. Du fait de la guerre sous marine, près de un million de tonnes a été englouti, et comme les construc-

tions ont été presque complètement arrêtées par suite de l'utilisation des chantiers français à la fabrication du matériel de guerre, il ne nous est resté, à l'armistice, qu'un total de 1.400.000 tonnes environ. Il faut ajouter qu'il s'agissait là de bâtiments vieux, fatigués par un usage intensif pendant de nombreuses années. Depuis l'armistice, un effort remarquable a été fait. Pendant l'année 1919, les armateurs français ont commandé de nombreux navires aux chantiers français et étrangers : les livraisons de ces vapeurs sont déjà commencées, et, si l'on y ajoute les navires ex-ennemis qui ont été attribués à la France lors de la répartition du tonnage livré par les vaincus, on peut dire qu'aujourd'hui le tonnage dont nous disposons dépasse un peu celui que nous avions en 1914.

Applaudissons à cet effort qui nous rétablira dans la position que nous occupions avant la dernière guerre, mais n'oublions pas que nous ne devons pas en rester là. Nous venons de le voir précédemment, notre flotte d'avant guerre était incapable de transporter plus de 25 0/0 de nos importations et de 50 0/0 de nos exportations ; nous devons donc persévérer dans la voie où nous sommes entrés et, soit par des commandes aux chantiers de construction français, anglais, américains ou japonais, soit par des achats dans les pays producteurs de tonnage, augmenter notre flotte dans des proportions telles qu'elle pourra faire face à nos besoins de transport.

D'aucuns ont prétendu qu'il nous faudrait disposer pour cela de 7 à 8 millions de tonnes ; d'autres ont dit que 5 millions nous suffiraient. Il ne nous appartient pas ici de fixer un chiffre quelconque à cet égard. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que le tonnage actuel est très insuffisant et qu'il faut envisager les moyens de l'accroître. Or, la commande de navires aux chantiers

ainsi que l'achat de steamers sur les grands marchés nécessitent l'un et l'autre des capitaux formidables.

A la suite de la dernière guerre, le coût de la main-d'œuvre s'est considérablement accru, celui des matières premières a augmenté parallèlement à cette hausse et à celle des changes. Le moindre rendement de la main-d'œuvre, dont la durée du travail quotidien a été abrégée, a été également un élément de la hausse du prix de revient des navires qui ont atteint un niveau que l'on ne pouvait soupçonner. Il importe donc de se demander si les armateurs français ont à leur disposition ces énormes capitaux nécessaires tant à la constitution, qu'à l'exploitation de la flotte de commerce que doit avoir notre nation. Si notre armement ne possède pas ces capitaux, du moins existe-t-il dans notre pays des institutions qui lui permettront de se procurer ces capitaux rapidement et à bon compte ? Tel est ainsi posé le sujet que nous nous proposons d'étudier.

Nous examinerons successivement :

1° La situation financière de l'armement français à l'égard de celle des armements alliés ou neutres.

2° Les moyens de crédit dont peut disposer l'armement français.

3° Les imperfections de notre régime hypothécaire et les améliorations qui pourraient y être apportées.

4° Le crédit maritime hypothécaire à l'étranger.

5° Les bases sur lesquelles le crédit maritime pourrait être étayé en France.

6° Etude du projet de loi de M. de Monzie.

7° Etude de la convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier de France pour la mise en pratique du Crédit maritime.

8° Enfin nous donnerons des conclusions.

CHAPITRE PREMIER

LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS A L'ÉGARD DE CELLE DES ARMEMENTS ALLIÉS OU NEUTRES

Pour constituer la flotte de commerce indispensable à l'existence de la nation française, pour acheter des navires sur les marchés étrangers ou placer des commandes aux chantiers navals, nos compagnies d'armement ont besoin de capitaux énormes.

Le prix de la tonne de portée en lourd s'est, en effet, accru dans des proportions incroyables. Suivant un tableau dressé par une des plus grandes firmes anglaise d'achat et de vente de navires à Londres MM. C. W. Kellock et C^e, les prix maxima d'un cargo neuf de 7,500 tonnes auraient suivi les fluctuations suivantes :

Années	Livres St.	Années	Livres St.
1898	49.000	1909	36.000
1899	56.000	1910	39.000
1900	61.000	1911	46.000
1901	51.000	1912	58.000
1902	48.000	1913	53.000
1903	50.000	1914	59.000
1904	39.000	1915	125.000
1905	42.000	1916	188.000
1906	44.000	1917	187.000
1907	41.000	1918	181.000
1908	36.000	1919	195.000 (1)

(1) L'indication du prix pour l'année 1920 nous manque. Après avoir atteint son maximum en février de cette année, le cout de la tonne de portée en lourd a été en diminuant jusqu'à ce jour, du moins pour les navires construits qui se trouvent sur le marché. En ce qui concerne la construction la diminution du prix est moins sensible.

De l'examen de ce tableau, il appert qu'à partir de 1915 la valeur de l'outil naval s'est accrue considérablement.

Les raisons de cette hausse sont nombreuses et connues. Au premier chef, figurent les pertes subies par l'ensemble des marines marchandes au cours de la guerre. Les dommages ainsi causés ont été d'autant plus sensibles que les besoins de transport s'accroissaient parallèlement. Si l'on veut bien se souvenir qu'avant la dernière guerre, la flotte marchande du monde représentait environ 48 millions de tonnes et que le total des pertes des différentes marines de commerce par faits de guerre a atteint 12 millions de tonnes ; si l'on ajoute à cela que la construction des navires a été bien moindre au début de la guerre, on comprendra facilement que le navire se raréfiant au moment où la demande de transport de passagers et de marchandises s'accroissait, il en soit résulté une hausse constante de la valeur des navires.

Si ce motif d'élévation des prix a disparu depuis l'armistice, il est apparu malheureusement bien d'autres éléments pour le remplacer. Après une courte période de stabilisation et même de baisse des prix, l'année 1919 a vu se produire une hausse continue du coût de la main-d'œuvre et des matières premières, pendant que, réciproquement, le rendement de la main-d'œuvre allait en s'amointrissant.

On peut dire que ce phénomène a été à peu près général. Il nous suffira de voir ce qui s'est passé en France.

C'est en 1919 que fut votée la loi du 23 mars, dite de huit heures, modifiant dans son article 1^{er} le chapitre 2 du titre 1^{er} du livre 2 du Code du Travail et de la Prévoyance Sociale, et disposant que : « Dans tous les établissements industriels et « commerciaux ou dans leurs dépendances, de quelque nature

« qu'ils soient, publics ou privés, laïques ou religieux, même
« s'ils ont un caractère d'enseignement professionnel ou de
« bienfaisance, la durée du travail effectif des ouvriers ou em-
« ployés de l'un ou de l'autre sexe et de tous âges ne peut
« excéder, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures
« par semaine, soit une limitation équivalente établie sur une
« période de temps autre que la semaine. »

Plus tard, le 24 juin de la même année, fut promulguée une loi relative à la durée du travail dans les mines, qui a diminué de façon notable le séjour quotidien des ouvriers du fond, c'est-à-dire des producteurs.

Le 2 août 1919, une nouvelle loi fixe à huit heures par jour la durée du travail effectif des personnes de l'un et de l'autre sexe et de tous âges employées sur un navire affecté à la navigation maritime.

En conséquence, les armateurs furent obligés d'augmenter le personnel naviguant à bord des navires de commerce français et ce, précisément au moment où la France manquait de main-d'œuvre. Il en est résulté un accroissement des frais d'exploitation des bâtiments de mer, quand il eût été si sage de les diminuer pour faciliter la défense de l'armement français dans la lutte qui s'ouvrait entre les diverses marines du commerce.

A l'étranger, le même mouvement s'est produit, mais les gouvernements n'ont peut-être pas été aussi prompts à accepter les exigences ouvrières.

En ce qui concerne le travail maritime, nous remarquons que la France a devancé les autres Etats européens dans l'interprétation du Traité de Versailles, en votant la loi du 2 août 1919 ci dessus citée. Nous ne pourrions indiquer que la République Argentine, qui ait pris auparavant une décision semblable

L'armement britannique est nettement hostile à l'adoption de cette règle. Le secrétaire du Comité Parlementaire des Armateurs, M. M. H. Clenninson, a déclaré récemment que la semaine de quarante huit heures dans la marine marchande exigerait un accroissement de main-d'œuvre de 50 %. Il en déduit une diminution certaine de la flotte de commerce par suite des ventes que ne manqueraient pas de faire les armateurs de navires, dont les frais d'exploitation seraient devenus trop lourds pour qu'il y ait une rémunération.

Il a montré la gravité de cette situation et l'importance que présenterait cette diminution de tonnage, au moment où la marine marchande britannique a déjà perdu la place prépondérante qu'elle occupait dans le monde, puisque son tonnage ne représente plus que le tiers du tonnage mondial, alors que cette proportion était de 50 % avant la guerre.

Cette opinion est aujourd'hui partagée par de nombreux armateurs anglais, parmi lesquels nous pourrions citer Sir Alfred Booth, président de la *Cunard Line* et le Commander H.-L. Walton, super-intendant des compagnies *Ellermann-Wilson* et *Wilson L.-E.-R.*

Un représentant de la marine à voiles, M. J. A. Young, a été même jusqu'à déclarer que s'il y a encore en Angleterre une centaine de navires à voiles de haute mer, il n'en restera plus du tout le jour où l'on accroîtra les charges d'exploitation de ces navires.

En Allemagne, il en fut de même. Au lieu de trouver dans ce pays une diminution des heures de travail, la tendance serait plutôt vers un accroissement. Par un sentiment national qui est à noter, les marins allemands ont proposé de fournir, chaque jour, deux heures de travail de plus sans rémunération,

et ce pour faciliter le relèvement de la marine marchande allemande.

En Italie, le gouvernement a suivi notre exemple. Il a adopté le principe de huit heures quotidiennes de travail, que la Conférence Maritime Internationale tenue à Gênes, le 15 juin 1920, a essayé de faire prendre en considération par les divers Etats qui étaient représentés au Traité de Versailles.

Dans une autre catégorie de travailleurs, chez les mineurs, nous assistons à un mouvement, dont l'importance dépasse peut-être encore celle que nous avons trouvée dans le monde maritime. Sous la pression de la puissante corporation des mineurs, le gouvernement britannique dut accepter le principe de la journée de sept heures. Il en résulte un accroissement considérable du personnel employé dans les mines et, malgré cela, une diminution notable dans l'extraction du charbon.

Le tableau suivant, établi par la *Monmouthshire and South Wales Coal Owners Association*, donne le chiffre moyen de l'effectif de la main d'œuvre employée et le rendement brut actuel de cette Association.

Trimestre prenant fin	Personnes employées	Rendement (tonnes)
12 octobre 1918. .	157.000	11.341.864
11 janvier 1919. .	177.000	11.709.790
12 avril 1919. . .	200.000	12.786.323
12 juillet 1919. . .	207.000	11.877.889
Total des 12 mois.		47.715.866
Trimestre prenant fin	Personnes employées	Rendement (tonnes)
11 octobre 1919. .	210.229	10.242.771
10 janvier 1920. .	214.592	12.031.452
10 avril 1920. . .	217.939	12.348.754
10 juillet 1920. . .	220.148	12.027.515
Total de 12 mois.		46.650.402

Un mouvement semblable s'est dessiné en Amérique, où les mineurs vont même jusqu'à demander la semaine de six jours, avec cinq heures de travail quotidien.

Ainsi, si nous examinons la situation sociale dans chaque pays, nous assistons au même phénomène remarquable d'une diminution importante du rendement de la main d'œuvre. La conséquence directe en fut un accroissement du prix de revient des matières premières et des produits manufacturés.

Si nous prenons le charbon comme exemple, nous voyons que les charbons anglais, dit « Menus de Cardiff », qui valaient 27 à 28 francs la tonne prise dans un port de la Manche de Bristol, au mois de janvier 1919, valaient 80 francs au mois de janvier 1920 et ont même valu 92 fr. 60 au mois d'août de la même année. Le prix du charbon a donc triplé dans l'espace d'un an, et si nous ajoutons à cela que notre change est devenu défavorable à un point que l'on ne pouvait soupçonner, nous comprendrons facilement que le prix des tôles entrant dans la construction des navires se soit accru, en France, d'une façon anormale.

Or, pour le navire plus que pour tout autre engin de production, le prix de la matière première, de l'acier, par exemple, influence le prix de revient. Pour beaucoup d'objets fabriqués : locomotives, automobiles, le coût de l'usinage, du finissage, des accessoires du travail, du montage, dépasse de beaucoup celui de la matière première. Il en est tout autrement pour le navire avec ses masses considérables d'acier et de métaux divers. Or, les tôles qui valaient 18 francs en 1914, ont valu, au cours de l'année 1920, 160 francs et même davantage.

Obligés de payer la matière première de plus en plus cher, d'accepter une hausse constante des salaires et de subir celle des

tarifs de transport, ayant par ailleurs un mauvais fonctionnement des usines, par suite des livraisons insuffisantes de combustible et de tôles, ainsi que des arrêts des transports, les chantiers de construction français ne peuvent fabriquer le navire à bon compte. Beaucoup même, devant l'instabilité des cours, n'ont pas voulu traiter au prix ferme, préférant reporter sur les armateurs-acheteurs le fardeau de la hausse éventuelle qui pourrait encore survenir sur les salaires et la matière première entre le jour de la passation du contrat et celui de la livraison du navire.

Nous nous empressons d'ajouter que cette hausse des prix n'est pas spéciale à la France et qu'on l'a observée également chez nos anciens alliés ou associés.

En Amérique, les prix se sont accrus de 30 dollars par tonne de portée en lourd entre novembre 1918 et juillet 1920. La hausse a été si grande que beaucoup d'acheteurs se sont retirés du marché.

En Angleterre, il en fut de même. Au début de l'année 1919, on pouvait passer des marchés à 30 livres sterling par tonne de portée en lourd ; un an après, et pour le même navire, il fallait compter de 40 à 45 livres.

Or, ces deux pays détiennent le charbon et sont, jusqu'ici, les maîtres du marché. La hausse qui s'est produite chez eux s'est répercutée chez les autres peuples avec une force d'autant plus grande que leur change devenait plus défavorable et qu'il leur fallait décaisser davantage de leur monnaie nationale pour obtenir des dollars ou des livres sterling.

Nous arrêtons ici l'aperçu que nous pourrions donner de la situation économique du travail dans les divers pays. Nous aurions voulu le faire beaucoup plus court, mais nous avons

cru devoir insister pour montrer l'importance des capitaux qu'il faudra pour constituer une grande flotte de commerce française.

La première question que nous avons donc à résoudre est la suivante : « L'armement français dispose-t-il des capitaux nécessaires à l'acquisition du tonnage que la France doit avoir en tant que grande nation ? »

Avant la dernière guerre, la situation financière de l'armement français était peu brillante, pour ne pas dire déplorable. Les actions des grandes compagnies de navigation étaient rarement cotées et les conseils d'administration souvent ne distribuaient pas de dividendes aux actionnaires. Pendant la guerre, cette situation s'améliora.

Nous avons établi le tableau suivant, qui montre quel a été le cours des actions de cinq compagnies de navigation parmi les plus importantes au 1^{er} janvier des années 1913 à 1920, ainsi que tous les dividendes qui ont été payés pour ces exercices.

ANNÉES (1 ^{er} Janvier)	Compagnie Générale Transatlantique		Compagnie des Messageries maritimes		Compagnie des Chargeurs réunis		Compagnie des Chargeurs français		Compagnie Havraise Péninsulaire	
	Actions	Dividende	Actions	Dividende	Actions	Dividende	Actions	Dividende	Actions	Dividende
1913	204	14,21	140	»	630	32,05	900	47,57	550	23,40
1914	113	8,10	79	»	550	»	969	46,50	614	28,12
1915	»	»	»	»	»	64,40	»	46,50	»	36,76
1916	108	7,68	64	»	540	70,33	1110	123,10	607	46,70
1917	230	16,77	134	»	1179	92,95	1950	145	1415	64,71
1918	315	18,48	269	»	1665	91,40	3010	350	2320	91,51
1919	384	18,11	321	18,36	1574	90,30	2275	125	3140	136,92
1920	578		682		1950		4000		4500	

Assez précaire avant la dernière guerre, la situation financière de nos compagnies de navigation s'améliora de façon sensible au cours des hostilités, malgré les pertes causées par la guerre sous-marine, et malgré les nombreuses réquisitions qui frappèrent l'armement français dès le début des hostilités et qui furent appliquées à tous les bâtiments de la flotte de commerce française à partir du 15 février 1918.

Ce résultat provient de ce que les Compagnies de navigation françaises affrêtèrent de nombreux navires étrangers, ce qui leur permit de profiter un peu de la hausse des frets et de réaliser ainsi des bénéfices plus importants qu'avant la guerre.

Outre les grandes sociétés que nous avons citées, beaucoup d'autres, disposant d'un tonnage moins important, ont distribué des dividendes appréciables. Nous pourrions citer, par exemple, la Compagnie Fraissinet et celle des Transports Maritimes, à Marseille.

La conséquence directe de cette amélioration dans les conditions financières de nos sociétés fut de donner une impulsion vigoureuse à l'essor de notre flotte de commerce.

Bien que la position prise par le gouvernement français dans plusieurs questions fort importantes pour le sort de l'armement, n'ait pas été aussi rapide, ni aussi avantageuse qu'il eut été désirable pour notre armement national, par exemple, en ce qui touche l'application de la loi sur les bénéfices de guerre, ou bien quant à la prolongation éventuelle du régime de la loi du 19 avril 1906 sur la marine marchande, ou enfin sur le règlement des indemnités de réquisition de navires et de celles dues pour pertes de bâtiments

pendant leur réquisition, malgré cette situation peu favorable, disons-nous, où le gouvernement se montra quelquefois le concurrent des armateurs français plutôt que leur soutien, ceux-ci s'empressèrent de réparer les dommages causés par la guerre sous-marine en achetant du tonnage à l'étranger et en passant des commandes aux chantiers de construction nationaux ou étrangers.

Aussi aujourd'hui, la France dispose d'un tonnage un peu supérieur à celui qu'elle avait avant la guerre.

Au premier abord, la situation ne paraît donc pas défavorable ; mais pour avoir une opinion juste, il importe d'apprécier la valeur de cet état de choses, par rapport à celui où se trouvent les compagnies d'armement étrangères. Le commerce maritime est, en effet, essentiellement international et il serait insuffisant de se confiner dans l'examen de la situation de notre armement pour évaluer sa puissance commerciale.

Si nous tournons les yeux vers ces compagnies de navigation étrangères, nous voyons qu'elles ont réalisé des profits énormes aux dépens de certains alliés qui ne disposaient pas d'une marine de commerce suffisante.

Tout le monde sait aujourd'hui que, du fait de l'insuffisance de leurs moyens de transports maritimes, l'Italie et la France ont payé aux nations neutres et à leurs propres alliés une rançon qui se chiffre par un grand nombre de milliards. Dans une lettre publiée au début de juillet 1920, le sénateur amiral Thaon de Revel, chef d'état-major de la marine italienne, a fait ressortir que, pendant la guerre, l'Italie a payé pour fret au pavillon anglais 108 millions de livres sterling et pour fret au pavillon américain 691 millions de dollars, en tout plus de 6 milliards de liras.

En ce qui concerne la France, nous l'avons vu précédemment, la situation n'a pas été meilleure.

Ces sommes d'argent formidables ont été enrichir les compagnies neutres et alliées, qui employèrent la majeure partie de leurs énormes bénéfices au développement des flottes de commerce de ces nations. Pour donner une idée de cette situation, nous allons citer quelques chiffres.

En Suède, nous voyons que les recettes brutes de la Marine Marchande sont passées de 162.900.000 kroners en 1913 à 469.860.000 kroners en 1916, soit une augmentation d'environ 190 %. Il est vrai que l'armement suédois a subi de grandes pertes du fait de la guerre sous marine, mais il a pu reconstituer à peu près sa flotte et remplacer des vapeurs anciens par des navires neufs, ayant une capacité de charge supérieure.

En Norvège, le fret accusé par les armateurs est passé de 218.619 couronnes en 1913, à 1.060.000. couronnes en 1916, soit un accroissement de 485 %. Cette flotte également a été très éprouvée par la guerre sous-marine, mais au mois de juillet dernier, elle avait un tonnage équivalent à celui qu'elle avait au 1^{er} juillet 1914.

En Hollande, les bénéfices de l'armement furent encore plus considérables. Nous pouvons citer comme exemple les résultats de la gestion de la compagnie de navigation hollandaise *Holland America*, dont les bénéfices bruts se sont élevés à 38.608 800 florins en 1919, contre 20.968.000 florins en 1918, ce qui lui permit de distribuer un dividende de 40 % en 1918, et de 50 % en 1919, bien qu'il ait été affecté aux réserves plus de 9 millions de florins pour la seule année 1919.

Avec de pareils résultats, il ne faut pas s'étonner que le programme de construction de cette Compagnie pour une seule année prévoit :

1	paquebot de	30.000 T.
4	» de	9.000 T.
5	» de	8 000 T.
8	» de	7.000 T.

soit, en totalité, 162.000 tonneaux de jauge brute.

En Grèce, les armateurs réalisèrent également des bénéfices importants. Ceux-ci passèrent, pour une seule année, de 27 millions de dollars en 1915, à 42 millions de dollars en 1916, soit un accroissement de plus de 50 %. La flotte de commerce de ce pays a cependant été fort éprouvée par la guerre sous-marine.

Elle a perdu, en effet, suivant les déclarations officielles, 227 vapeurs, représentant 462.949 tonneaux, sur un tonnage global de 821.000 tonneaux qu'elle avait au 1^{er} juillet 1914.

Convaincus de l'importance de l'armement pour l'intérêt de leur nation et séduits par les beaux bénéfices qu'ils avaient recueillis pendant la guerre, les armateurs grecs se sont empressés de reconstituer leur flotte, et ils ont acquis, entre le mois de mai et le mois de décembre 1919, 70 à 80 navires représentant 250 à 300.000 tonnes de portée en lourd.

En Espagne, les bénéfices furent si considérables qu'il se produisit une véritable ruée en bourse vers les actions des Compagnies de navigation ; les valeurs de ces titres prirent une allure vertigineuse à la hausse. Nous pourrions citer les actions de MM. Sota y Aznar, émises à 250 pesetas, qui ont valu 1780 pesetas en 1916 et sont passées, en 1917, à 3.390 pesetas, gagnant 1.610 points en une seule année.

Les actions de la *Nervion* sont passées, dans la même année également, de 1.750 à 3.518 pesetas, celle de l'*Union*, de 1 410 à 3.020 pesetas, etc ..

Il est inutile de multiplier les exemples pour montrer que les marines marchandes des pays neutres furent favorisées par la situation née de la guerre sous marine. C'est aujourd'hui un fait universellement connu.

Mais les nations neutres ne furent pas les seules à recueillir ces magnifiques résultats. Il est des alliés, dont les compagnies d'armement firent également de gros bénéfices.

En Angleterre, dès le début des hostilités, ces bénéfices furent formidables ; plus tard, les pertes de la guerre sous-marine et les impositions prélevées au profit du Trésor britannique réduisirent de façon sensible les profits. Depuis la fin des hostilités, les bénéfices réalisés par cet armement furent si grands et si tentants que M. E. Morse, éditeur du *Service Annual Steamship* a pu déclarer que le nombre des Compagnies maritimes britanniques s'est multiplié à un tel point que chaque jour on en voyait éclore une nouvelle.

Si nous prenons comme exemple une des plus importantes compagnies, la *Océanic Steam Navigation Co Ltd*, plus connue sous le nom de *White Star Line*, nous voyons que le bénéfice brut pour l'année 1919 ressort à 1.746.624 Livres sterling, d'où augmentation de 400.000 livres sur l'année précédente, ce qui lui a permis de distribuer un dividende de 20 %, contre 17 % en 1918.

Un autre de nos alliés profita largement de la hausse des frêts. Nous voulons parler du Japon, mieux situé que ses alliés, puisque plus éloigné du théâtre des hostilités et moins exposé aux coups de l'ennemi.

Le Japon n'imposa que très légèrement les gros bénéfices re-

cueillis par ses nationaux dans le commerce maritime. Les armateurs de ce pays sont donc ceux qui ont le plus profité des frêts élevés occasionnés par la rareté du tonnage pendant la guerre. Les frêts encaissés par les Compagnies d'armement atteignirent le chiffre énorme de 600 millions de yens en 1917 et 700 millions en 1918.

Ainsi que dans les autres pays favorisés par la hausse des frêts, la marine marchande japonaise prit un essor inattendu et gagna le 3^e rang, après l'Angleterre et les Etats-Unis, parmi les diverses flottes du monde. En même temps, on assistait à une expansion telle de l'industrie des constructions navales japonaises que celle-ci occupe aujourd'hui une place éminente parmi les industries du monde. Alors qu'en 1910, les chantiers japonais ne construisaient que 71 vapeurs représentant 35.644 tonnes, il était lancé en 1918, par la même industrie de ce pays, 531 navires, représentant 688.659 tonneaux.

Un grand nombre de chantiers de construction ont été créés dans différents ports, et ceux qui existaient avant la guerre ont été agrandis. Il y avait, en 1914, 9 chantiers d'une capacité de 40.000 tonnes, et, à la fin du mois d'Octobre 1917, on en comptait 28, qui pouvaient construire entre 600 et 800.000 tonnes de déplacement. La valeur totale en capital de ces chantiers de construction s'élevait approximativement, en Septembre 1919, à 170 millions de yens, et les emprunts lancés par eux atteignaient 26 millions de yens.

Si nous passons du Japon aux Etats-Unis, nous assistons dans ce pays à un merveilleux développement de l'industrie des transports maritimes. Là, les chantiers ont surgi de toutes parts, et, à l'heure actuelle, les possibilités de construction dépassent même celles de la plus grande et plus vieille nation maritime : l'Angleterre.

En 1919, il est sorti 941 navires d'un tonnage de 4.075.385 tonnes, alors que le tonnage lancé en 1913 ne représentait que 276.448 tonneaux pour 203 navires. Pour la même année 1919, les constructions de l'Angleterre et des Dominion n'ont représenté que 1.979.170 tonneaux, soit moins de 50 % des constructions américaines.

Il est difficile de dire quels ont été les profits réalisés par cette imposante flotte de commerce, dont le tonnage, au 1^{er} Juillet 1920, atteignait 14 500 000 tonneaux. Pour ne prendre qu'un exemple, nous citerons celui de l'*International Mercantile Marine C^e*. Suivant le compte-rendu de fin d'exercice de cette société, les bénéfices réalisés en 1919 se sont élevés à 24.595.891 dollars, contre 17.534.704 dollars en 1918 et 15.476.500 dollars en 1917. Le dernier dividende distribué a été de 26 %.

Enfin, et pour en terminer avec cet examen des différentes flottes de commerce du monde, si nous tournons nos regards vers l'Italie, nous verrons que, si l'armement maritime n'a pas réalisé de bénéfices pendant la guerre, puisqu'au contraire, il a dû payer des frêts énormes, du moins a-t-il fait un effort considérable pour sortir de cette situation et améliorer sa position.

Par un décret en date du 10 Août 1916, le Gouvernement Royal a exempté de l'impôt pendant 3 années, les bénéfices recueillis par les armateurs avec des vapeurs de charge acquis à l'étranger et appelés à faire partie de la marine marchande italienne. Etaient exonérés pour 3 ans les bénéfices recueillis par l'exploitation de navires italiens construits en Italie.

La conséquence de cette politique prévoyante fut que, depuis la fin des hostilités, les armateurs italiens ont réalisé des bénéfices sans précédent dans aucune industrie. Il en est résulté un essor extraordinaire de l'armement. Pendant la seule année 1917,

il s'est constitué 14 sociétés nouvelles de navigation italienne, avec un capital total de 225 350.000 liras. En même temps, 9 sociétés anciennes augmentaient leur capital de 265.400.000 liras. La flotte italienne, qui ne comprenait que 1.430.000 tonneaux en 1914, atteignait 2.118.000 tonneaux au 1^{er} Juillet 1920.

Forts de cette situation, les hommes d'Etat de ce pays ne se font pas faute de proclamer qu'un jour prochain, l'Italie pourra satisfaire aux besoins de son commerce maritime.

L'exposé que nous venons de faire des conditions dans lesquelles se trouvent les principales compagnies de navigation étrangères montre la situation exceptionnellement favorable dans laquelle elles se trouvent, par rapport à notre armement national, soit que l'importance des bénéfices réalisés ait permis aux compagnies neutres d'accroître leur flotte pendant qu'elles constituaient de puissantes réserves, soit que les gouvernements d'autres nations, moins favorisées, aient compris le rôle primordial que doit jouer dans chaque Etat la flotte de commerce et se soient décidés à prendre, en conséquence, des mesures législatives en faveur de leur marine marchande nationale.

Hélas ! l'armement français ne compte pas parmi ces favorisés. Il se trouve donc qu'au jour où la concurrence s'ouvre, plus àpre que jamais dans le monde maritime, nos Compagnies de navigation sont en présence de marines étrangères puissantes, nombreuses, possédant un outillage rajeuni, de Sociétés de navigation dans lesquelles les réserves représentent 4, 5 et 6 fois, peut-être 10 fois, le montant du capital à rémunérer.

Disposant de réserves moins importantes, d'un matériel souvent usé, devant, d'autre part, supporter de plus lourdes charges d'exploitation, notre flotte de commerce soutiendra difficilement la lutte, et il est indubitable qu'elle éprouvera de grosses diffi-

cultés à se procurer les capitaux nécessaires à son extension.

On arrive ainsi à cette conséquence que le pays qui a souffert le plus de pertes de navires et qui a réalisé le minimum de bénéfices est celui qui a à faire l'effort le plus considérable pour accroître une flotte d'un tonnage déjà insuffisant antérieurement à la guerre. Or, ne l'oublions pas, l'industrie de l'armement est celle où les charges financières sont les plus lourdes. Il faut que l'amortissement soit prompt, parce que le navire s'use vite ; d'autre part, le taux de l'assurance est élevé, parce que les risques de navigation sont gros et nombreux, et il pèse lourdement sur l'exploitation des bateaux.

On admettait, avant la guerre, que les charges du capital oscillaient entre 15 et 18 % de la valeur du capital. Aujourd'hui, avec la hausse du loyer de l'argent, il faut envisager un minimum de 25 % et ce taux va porter sur un capital quintuple de celui antérieur à la guerre.

Le problème apparaît grave. Il faut trouver une solution qui sorte du cadre peut-être trop étroit dans lequel nous nous sommes complus jusqu'ici. Il serait inopportun, par exemple, pour aider notre armement national, de recourir à l'ancienne politique des primes, soit à la construction, soit à l'armement ; ces moyens ont déjà prouvé leur insuffisance. Il ne faut plus de « coureurs de primes ». Il nous faut une aide facile et large qui permette à nos sociétés de navigation de se procurer la flotte de 7 à 8 millions de tonnes que nous voudrions voir à notre patrie.

Cette assistance ne peut être apportée par une seule mesure, mais par l'ensemble d'une politique ayant un but unique : le développement de notre flotte de commerce, et divers moyens de l'atteindre, au premier rang desquels nous ferons figurer l'organisation d'un crédit maritime.

Avant d'étudier comment ce mode de crédit pourrait être organisé, nous allons examiner quelles sont, dans les conditions actuelles, les possibilités, pour nos Sociétés de navigation, de se procurer auprès du public les capitaux dont elles ont besoin.

CHAPITRE II

MOYENS DE CRÉDIT DONT DISPOSE L'ARMEMENT FRANÇAIS

Les propriétaires et les armateurs de navires qui veulent faire appel au crédit et se procurer des capitaux, soit pour créer, transformer ou augmenter leur flotte, soit pour exploiter leurs entreprises, ne peuvent employer que l'une des deux formes habituelles du crédit : personnel ou réel.

Le crédit est personnel lorsqu'il est basé sur la solvabilité de l'emprunteur et sur la confiance personnelle que lui accorde le prêteur.

Ce moyen fut employé de tout temps. La nécessité de recourir au crédit pour l'organisation de l'expédition maritime était, en effet, aussi grande autrefois qu'aujourd'hui. Le propriétaire était moins riche, moins puissant que l'armateur actuel. Les risques de la navigation beaucoup plus nombreux accroissaient d'autre part, de façon notable, la fréquence des pertes, aussi l'armateur, qui ne voulait pas risquer tous ses biens dans la dangereuse entreprise de l'armement, recherchait habituellement le crédit dans une combinaison de sociétés et d'associations.

La propriété du navire était répartie pour fractionner les risques entre un nombre souvent considérable de co-proprié-

taires. Quelquefois, les capitaux étaient fournis directement à l'armateur par ses parents et amis. Des maisons florissantes à Marseille, à Nantes et dans d'autres ports ont été constituées de cette façon.

Lorsque les entreprises d'armement sont devenues de très grandes sociétés commerciales, le prêt direct à l'armateur a en partie cessé. Les besoins étaient, en effet, trop considérables et c'est par émission d'actions et d'obligations que les compagnies d'armement ont cherché à se procurer les capitaux nécessaires.

Avant la guerre que nous venons de subir, nos sociétés françaises éprouvaient de grosses difficultés à se procurer ces capitaux. Cette situation n'était d'ailleurs pas nouvelle. Un des principaux représentants de l'armement, M. Bergasse, déclarait à M. Le Cesne, Président de la Commission d'enquête de 1870 sur la marine marchande que « le défaut de capital est la crise qui « afflige le plus les industries maritimes, l'armateur n'ayant « jamais devant lui que le vide absolu et l'argent faisant en « France complètement défaut pour la marine ».

Le discrédit qui a longtemps pesé sur la marine marchande et qui, aujourd'hui, n'est plus qu'un souvenir, a persisté longtemps à l'égard de ce « bien meuble spécial » qu'est le navire. L'ignorance la timidité, la méfiance du grand public français à l'égard de la marine de commerce et les difficultés où se trouvaient nos entreprises d'armement pour se procurer les capitaux nécessaires étaient des lieux communs.

Si ces capitaux restaient ainsi sourds à l'appel des entreprises maritimes, ne faut-il pas conclure de ce silence et malgré les avertissements donnés par certains pays voisins, au premier rang desquels se trouve l'Allemagne, que l'industrie des transports maritimes n'inspirait pas confiance aux spéculateurs et que

l'ensemble de la population française, abstraction faite des habitants de quelques-uns de nos principaux ports se désintéressait du commerce maritime ?

Il est de fait que l'état dans lequel se présentaient aux yeux du public nos principales compagnies de navigation n'était pas toujours de nature à encourager les capitalistes à prodiguer leurs capitaux aux entreprises maritimes. Alors que certaines grandes lignes étrangères étaient devenues pour leurs nationaux une réclame et un sujet d'orgueil, en même temps qu'une source de placements avantageux, telles de nos compagnies, pour s'en tenir à l'examen des cotes de la Bourse, étaient, sans le vouloir, une assez médiocre propagande auprès des capitalistes en faveur de l'armement français.

Au moment de la déclaration de guerre, en août 1914, les actions de nos deux grandes compagnies, la Compagnie Générale Transatlantique et celle des Messageries Maritimes, cotaient à peine 100 francs, ainsi que nous l'avons vu précédemment, et aucun dividende n'avait été distribué pour l'exercice 1913. Sans doute il existait bon nombre de Sociétés ou d'armateurs qui soutenaient très dignement l'honneur du pavillon, mais il s'agissait, pour la plupart, d'entreprises d'envergure restreinte ignorées du grand public, qui ne connaît, comme valeur maritime, que les actions de deux ou trois grandes Compagnies de navigation, et c'est d'après celles-ci qu'il est porté à juger toutes les affaires maritimes.

D'ailleurs, lorsque ces petites entreprises, par suite de leur heureux développement, et pour étendre leur champ d'action, voulaient faire appel à un crédit plus vaste et plus impersonnel, elles se heurtaient à une indifférence, souvent même à une hostilité presque générale.

Une émission d'actions ou même d'obligations d'une grande compagnie de navigation était devenue, avant la guerre, une opération extrêmement hasardeuse qui n'avait de chance de réussite que dans des circonstances qu'il fallait choisir habilement et qu'il n'était pas toujours possible de rencontrer. Nous n'en donnerons pour preuve que les faits suivants.

Lorsque la Compagnie Générale Transatlantique, en 1902, et les Messageries Maritimes, en 1905, voulurent accroître leur capital, elles furent obligées d'émettre des actions de priorité.

D'autre part, si nous examinons les différentes émissions d'obligations, nous constatons une augmentation progressive du taux de l'intérêt, alors que le marché général de l'argent suivait un mouvement en sens contraire. Les Messageries Maritimes empruntaient à Fr. 3,50 % en 1896 et 1904 et à 5 % en 1912. La Compagnie Générale Transatlantique empruntait à 3 % en 1887 et 1897, à 4 % en 1911 et 5 % en 1914.

Parallèlement, nous voyons qu'en 1883, le 5 % français a été converti en 4 1/2 %, puis en 1894, ce 4 1/2 % fut converti en 3 1/2 % et en 1902 le 3 1/2 % était devenu du 3 %. Il était même question, avant la dernière guerre, d'une conversion de notre 3 % en 2 1/2 %.

Nous avons vu, également, les Sociétés de navigation obligées, pour attirer la sympathie du public, de prendre à leur charge tous les impôts et taxes présents ou futurs dont les titres ou coupons pourraient être grevés. Ce fait, il est vrai, n'est plus spécial aux entreprises d'armement, mais on peut dire que ce sont elles qui ont employé ce moyen les premières.

Enfin, comme témoignage de la difficulté dans laquelle

elles se trouvaient de se procurer du crédit, nous indiquons l'engagement pris par certaines Sociétés de navigation de conserver libre de toute hypothèque leur actif immobilier et mobilier (flotte, immeubles, valeurs) comme gages de leurs créanciers obligataires. C'est dans ces conditions que furent effectués les emprunts des Messageries Maritimes en 1912 et 1913 et de la Compagnie Générale Transatlantique en 1914.

Privés ainsi de l'appel direct au public, les armateurs pouvaient-ils, du moins, compter sur le concours des banques d'une manière assez large et en tout temps ? Les grands établissements financiers ont paru partager la défiance du public à l'égard de la Marine Marchande et sans doute pour les mêmes raisons que celui-ci. L'armement était donc contraint de solliciter l'appui des banques de second ordre, quelquefois spécialisées plus ou moins dans ce genre d'affaires, mais qui, en général, ne possédaient que des ressources limitées.

Elles paraissaient d'ailleurs vendre fort cher des avances parcimonieusement comptées. C'est ainsi qu'à Nantes, de petites sociétés de voiliers, créées à la suite du vote de la loi du 7 avril 1902 sur la Marine Marchande, ont été obligées de payer une prime de 125 francs par action de 500 francs aux agents de change et banquiers qui se chargeaient du placement de ces actions. Ces Sociétés, avant de commencer leurs opérations, avaient donc perdu le quart de leur capital social, et il est permis de se demander si ce ne fut pas là la cause initiale de leur déconfiture.

Pour nous résumer, nous pouvons dire qu'avant la dernière guerre, la situation de l'armement français, au point de vue crédit, était nettement défavorable.

Depuis la signature de l'armistice, nous avons assisté, en France, comme dans beaucoup d'autres nations, à un véritable affolement des capitalistes pour l'industrie des transports maritimes. Attirés par les bénéfices appréciables que cette industrie avait rapporté pendant la guerre, les capitaux devenus disponibles à la fin de la tourmente se sont tournés vers elle.

Les dividendes distribués pour les derniers exercices 1918 et 1919 ont dépassé ceux qui n'avaient jamais été distribués par les Compagnies de navigation. Parallèlement, les actions de ces Sociétés atteignaient à la Bourse des cours jusqu'ici inconnus. Il ne faut donc point s'étonner que les Compagnies d'armement françaises, prises dans l'engrenage qui a porté en avant, au début de l'année 1920, toutes les affaires industrielles de notre pays, aient pu, au cours du dernier exercice, doubler ou tripler leur capital sans difficulté.

La Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie des Chargeurs Réunis, la Société Navale de l'Ouest, la Société des Affréteurs Réunis, pour n'en citer que quelques-unes, comptent parmi celles qui ont élevé considérablement leur capital social.

Si nous prenons comme exemple les Messageries Maritimes, nous voyons que cette Société a procédé, au début de l'année 1920, à l'émission de 120,000 actions de 250 francs. Les souscriptions reçues dépassèrent le chiffre de 360.000, dont 200.000 faites seulement par les actionnaires. Ceux-ci ayant un droit de préférence à exercer, aucune action ne put être attribuée aux souscripteurs non actionnaires.

La répartition des titres fut la suivante : les porteurs de 1 à 50 actions reçurent 1 titre ; de 51 à 100 actions : 2 titres ; de 101

à 1.000 actions : 8 titres pour chaque centaine, et, au-dessus de 1.000 actions 10 titres pour chaque centaine.

La Compagnie des Chargeurs Réunis, de son côté, a porté son capital social de 50 à 100 millions au mois de Mai 1920. La Compagnie Générale Transatlantique passait également de 60 à 80 millions.

Ce mouvement ne s'arrêta pas, d'ailleurs, aux grandes entreprises ; d'autres sociétés plus modestes suivirent l'exemple, et nous pourrions citer le cas d'une Société qui a quadruplé son capital dans l'espace d'une année. Constituée en Société anonyme au capital de 8 millions en Juillet 1919, la *Compagnie Delmas Frères & Vieljeux* élevait ce capital à 32 millions en Juin 1920.

D'autre part, il s'est constitué en France de nombreuses sociétés d'armement pendant les années 1919 et 1920.

Il semblerait donc au premier abord, qu'il y ait aujourd'hui une situation financière nouvelle pour l'armement, complètement différente de celle qui existait avant la guerre. Les capitalistes ont oublié la méfiance qu'ils avaient pour cette industrie, le public a abandonné ses préjugés et les banques ne craignent plus de faire des ouvertures de crédit aux Sociétés de navigation. Autant, avant la guerre, ces Sociétés éprouvaient de difficultés à se procurer des capitaux, autant la chose leur a été facile depuis la cessation des hostilités.

Il est bien certain que, s'il devait en être toujours ainsi, il serait peut-être inutile d'envisager la création d'un crédit maritime français, mais nous avons des raisons de craindre le changement de cette situation. Si les capitaux se sont portés si nombreux vers les entreprises d'armement depuis quelque temps, c'est qu'ils ont été attirés par les gros bénéfices réalisés, lesquels autorisaient le grand public à espérer pour l'avenir la distribution de très beaux dividendes.

L'année 1919 fut pour notre armement une période de très grande prospérité. Les frets étaient très élevés, les frais d'exploitation n'avaient pas encore été accrus dans de fortes proportions, aussi les bénéfices furent considérables. Un des signes manifestes de la prospérité de cette industrie est la demande intense de navires affrétés en *time-charter* dans le dernier trimestre 1919. Les frets au voyage étaient alors à ce point rémunérateurs que les armateurs les plus avisés n'hésitaient pas, à cette époque, à louer pour un an des navires de 3.000 tonnes de portée en lourd, à raison de 60 à 70 shillings par tonne et par mois.

Dès le commencement de l'année 1920, cette situation se modifia. Le prix du charbon de soutes s'accrut considérablement, en même temps que notre change devenait plus défavorable. La loi de 8 heures était appliquée à notre armement et entraînait comme conséquence une augmentation du nombre des matelots et des officiers. La hausse du prix de la vie augmentait le coût de la nourriture des équipages. Enfin le taux des frets, après avoir atteint le maximum de la hausse en février 1920, commençait à suivre une courbe descendante.

Au début, l'inquiétude fut légère dans le monde maritime ; les profits avaient été tels qu'une faible diminution pouvait être envisagée sans que la situation fut devenue mauvaise de ce chef. Peu à peu, cet état de choses empira et à l'heure où nous écrivons ces lignes (Décembre 1920), la baisse des frets est si importante qu'elle ressemble à une débâcle.

Pour ne citer que le taux des frêts de charbons, nous remarquons qu'ils sont passés, entre le mois de janvier et le mois de décembre 1920, de 70 à 12 shillings la tonne pour les transports entre la Manche de Bristol et Rouen, et de 23 à 5 dollars la tonne pour ceux des Etats-Unis aux ports de l'Atlantique français.

Bien entendu, il en a été de même pour tous les autres frets minerais, bois, céréales, etc...

La situation ainsi faite à l'armement peut motiver la plus légitime anxiété. La baisse actuelle ne semble point, en effet, accidentelle, et, par suite, destinée à avoir une courte durée. Elle est le résultat logique de l'arrivée sur le marché de nombreux vapeurs construits après la guerre, et aussi de la diminution de l'importance des chargements.

S'il est, en effet, un article dont la production a été poussée avec activité pendant et après la guerre, c'est le navire. La guerre sous-marine eut pour effet de faire naître de nombreux chantiers, qui entreprirent la construction des vapeurs sur une vaste échelle. Tout le monde sait quelle a été la prospérité de cette industrie dans certaines nations, Japon et Etats-Unis en particulier. Bien que ralentie aujourd'hui, l'activité des chantiers est encore grande. Suivant la Société de classification du Lloyd, il y avait, à la fin de septembre 1920, en construction dans le monde, 2.403 navires, représentant 7.565.171 tonneaux de jauge brute.

Aujourd'hui, la flotte mondiale a un tonnage bien supérieur à celle d'avant-guerre. En juillet 1914, il y avait environ 49 000.000 de tonnes de navires et, en juillet 1920, ce chiffre dépassait 57.000.000. Or, il se trouve qu'au moment où la capacité de transport augmentait, la quantité des marchandises à transporter diminuait. Ce n'est pas que les besoins soient moindres qu'autrefois ; tout au contraire, ceux nés de la guerre sont nombreux et pressants, mais les marchandises à charger sont devenues plus rares du fait, d'abord, de la restriction d'un matériel important dans la zone de guerre, ensuite et surtout du moindre rendement de la main-d'œuvre.

Dans ces conditions, il semble difficile d'admettre le prompt retour, pour l'armement français, d'une période aussi favorable que celle qui vient de s'écouler. Il est à prévoir que les dividendes qui seront distribués par les différentes compagnies de navigation pour le prochain exercice seront plus faibles que pour l'exercice qui vient de s'écouler. La cote de la Bourse reflète déjà cet état de choses. Les actions de nos grandes compagnies ont perdu aujourd'hui environ 50 % sur la cote du mois d'avril dernier. N'est-il pas logique d'en conclure que le public va se désintéresser des valeurs à revenu variable, et principalement des actions de nos compagnies de navigation, et qu'en conséquence les augmentations futures de capital de ces sociétés seront des opérations peu aisées à réaliser ?

Où s'arrêtera ce mouvement ? Assisterons-nous à un retour à l'état de choses antérieur à la guerre ? L'industrie des transports maritimes sera-t-elle de nouveau en défaveur dans notre pays ?

Il est impossible aujourd'hui de répondre à ces questions, mais il est permis de dire que, dorénavant, les compagnies d'armement éprouveront moins de facilités à se procurer les capitaux qu'elles désireront, et il en sera ainsi précisément au moment où ces sociétés auront besoin d'ouverture de crédit, soit pour faciliter l'exploitation de leur flotte, soit pour effectuer le paiement des navires qu'elles ont actuellement en construction ou qu'elles voudraient acquérir.

Le crédit personnel semblant devoir être insuffisant, il nous faut voir si les compagnies françaises d'armement pourront recourir aisément à l'emploi du crédit réel.

Dans cette deuxième forme du crédit, le prêteur ne se contente plus de la confiance qu'il a en l'emprunteur ; il exige, en

outre, la mise en gage à son profit, de certains biens de ce dernier. Le crédit est dit réel parce qu'en cas de défaillance de l'emprunteur, le prêteur a la possibilité d'exercer une action sur la chose qui constitue la garantie du prêt.

Cette modalité du crédit est depuis longtemps en usage dans la marine marchande. On la rencontre notamment dans l'institution qui a reçu le nom de prêt à la grosse. Il s'agissait là d'un contrat par lequel l'armateur ou le capitaine recevait une somme d'argent garantie par un privilège sur le navire et la cargaison ou sur l'un ou l'autre (article 191 du Code de Commerce, paragraphes 7 et 9). Ce prêt était fait sous la condition que le prêteur n'aurait droit à aucun remboursement, ou à une somme inférieure à la somme prêtée, en cas de perte ou de détérioration de l'objet sur lequel le prêt était fait, tandis qu'en cas d'heureuse arrivée le prêteur recevait, outre le capital prêté, des intérêts (primes de grosse, profits maritimes) pour la jouissance du capital et les risques courus.

Ce moyen de crédit fut employé pendant longtemps. Il était manifestement insuffisant. Le prêteur était soumis à la concurrence d'autres prêteurs à la grosse ; la créance était menacée par les risques de mer ; enfin, le prêt à la grosse ne fonctionnait que pour l'armement des navires et non pour la construction. Or, le crédit devenait de plus en plus nécessaire, en raison du prix plus élevé du navire.

En l'absence d'autres institutions, on avait recours à des moyens détournés. On déguisait le contrat de prêt sous la forme d'une vente : le navire était vendu au prêteur qui, par contre-lettre, reconnaissait le caractère particulier de l'opération et s'engageait à laisser le navire à la disposition de l'armateur. C'était la « *mancipatio fiduciae causa* ». Cette opération vio-

lait les dispositions de l'article 2078 du Code Civil et 93 du Code de Commerce, prohibant le pacte comissoire, mais elle avait été cependant validée par la jurisprudence, parce qu'elle répondait, en fait, à une nécessité

Il n'est pas besoin de dire que ses graves inconvénients, en restreignaient l'usage. Le créancier, devenu propriétaire supposé par la transcription en douane, répondait de tous les engagements du capitaine à l'égard des tiers, et s'il vendait le navire, abusant de sa qualité de propriétaire fictif, l'armateur ne pouvait pas revendiquer sa propriété contre le tiers acquéreur.

Tels étaient, jusqu'en 1874, les seuls moyens qu'avait un armateur d'obtenir du crédit. C'était insuffisant ; aussi, ému de la situation défavorable faite à l'armateur à ce point de vue, le législateur étendit au commerce maritime, avec quelques modifications, les dispositions du Code Civil relatives à l'hypothèque.

L'hypothèque maritime fut instituée en France par la loi du 10 décembre 1874, remplacée le 10 juillet 1885. En réalité, il n'y avait là qu'une mise en pratique nouvelle d'une institution ancienne. L'hypothèque maritime fut, en effet, pratiquée pendant quelque temps dans tous les pays de droit écrit, à l'instar de ce qu'avait fait auparavant le droit romain, qui admettait l'hypothèque des meubles, mais elle avait disparu avec l'interdiction de l'hypothèque mobilière. L'édit d'octobre 1666 défendit d'hypothéquer les navires et l'ordonnance de 1681 n'y a fait aucune allusion. L'innovation des lois de 1874 et 1885 s'explique par cette raison que, malgré leur caractère de biens meubles les navires ont une sorte d'état-civil qui permet de les suivre dans les différentes mains par lesquelles ils peuvent passer.

L'hypothèque est maintenant permise sur tous les navires de plus de 20 tonneaux à flot ou en construction. C'est donc une institution de crédit à double fin, puisqu'elle joue aussi bien pour l'armement que pour la construction des navires. Le prêteur dont la créance est garantie par une hypothèque possède un droit de suite et un droit de préférence. Il passe avant tous les créanciers chirographaires. Pour renforcer la valeur de cette sûreté, le législateur a même supprimé de la liste des privilèges celui du prêteur à la grosse avant le départ (article 39, loi de 1885) tout en maintenant celui du prêteur à la grosse en cours de voyage, ce genre de prêt répondant à des besoins urgents et constituant souvent une véritable mesure de salut.

Le créancier hypothécaire a également un droit de suite plus sérieux que celui des créanciers privilégiés et chirographaires. Celui-ci s'éteint après un voyage du navire effectué sous le nom et aux risques du nouveau propriétaire sans opposition des créanciers (article 193 et 194 du Code de Commerce); celui-là dure en principe autant que l'hypothèque et ne prend fin que par les causes qui entraînent l'extinction du droit de suite en matière d'hypothèque sur les immeubles.

Enfin, il a été admis, en faveur du créancier hypothécaire, qu'il pourrait exercer son droit de préférence sur les indemnités d'assurances, en vertu de la disposition générale de la loi du 19 février 1889 (article 2).

Le progrès accompli en 1874 était très grand. Depuis cette époque, les armateurs ont disposé d'un moyen de crédit beaucoup plus efficace que ne l'était auparavant l'emprunt à la grosse. Particuliers, sociétés de personnes et sociétés de capitaux ont pu recourir à ce mode de crédit, soit sous la forme

d'emprunt hypothécaire proprement dit, soit sous celle d'émissions d'obligations hypothécaires. Cellès-ci ont été peu pratiquées ; elles ont lieu habituellement dans un cercle restreint de capitalistes et par l'intermédiaire de sociétés civiles d'obligataires qui peuvent être constituées de trois façons différentes ; ou bien directement s'il y a très peu de membres, ou bien par l'intermédiaire d'un agent de change, qui souscrit le montant total des obligations et les place ensuite dans sa clientèle, ou bien enfin par le prêteur lui-même.

L'hypothèque maritime a-t-elle été employée de façon fréquente ? Les lois de 1874 et 1885 ont-elles produit tous les résultats espérés par leurs promoteurs ?

Nous pouvons dire que leurs espérances furent déçues et que l'hypothèque maritime n'a pas été aussi utilisée par les armateurs et propriétaires de navires que ne le presumait le législateur.

Le tableau suivant établi d'après les statistiques officielles des douanes donne les résultats de l'application des lois de 1874 et de 1885, jusqu'à la fin de 1913.

ANNÉES	Hypothèques prises sur des Navires en construction				Hypothèques prises sur des navires francisés en service	
	Par l'État		Par le Commerce			
	Nombre	Montant en francs	Nombre	Montant en francs	Nombre	Montant en francs
1875 /1891	323	82.049.012 93	142	61.604.263 00	1330	99.856.400 36
1892	104	29.999.216 02	8	204.659 05	59	4.250.619 15
1893	110	33.605.579 24	10	287.000 00	68	5.272.144 64
1894	90	25.612.880 90	9	590.080 00	99	6.231.443 08
1895	76	25.774.847 94	10	2.980.000 00	53	2.757.580 80
1896	58	24.337.551 86	25	6.594.400 00	67	4.719.046 50
1897	52	19.444.010 72	37	10.786.710 00	71	4.216.968 77
1898	32	17.035.634 92	38	10.738.500 00	85	4.832.861 57
1899	50	16.587.761 28	35	18.684.500 00	79	6.641.253 00
1900	52	20.432.015 53	54	26.723.040 01	218	15.918.041 01
1901	54	26.823.488 17	57	19.380.680 39	205	21.324.002 13
1902	45	13.303.618 81	31	15.663.500 00	189	22.631.314 95
1903	29	25.509.133 86	20	3.694.450 00	192	18.372.969 06
1904	39	42.295.638 48	15	9.317.100 00	186	31.776.473 25
1905	60	43.662.530 01	38	17.061.500 00	104	5.650.151 40
1906	40	21.603.020 46	7	1.962.333 33	122	8.356.091 09
1907	20	8.352.320 60	8	13.642.566 65	81	6.657.901 90
1908	16	18.652.413 98	11	1.235.522 31	174	18.699.726 38
1909	64	50.892.197 78	5	190.800 00	116	9.947.455 66
1910	40	28.932.023 16	15	12.405.962 10	115	5.882.208 85
1911	18	7.910.000 00	11	3.706.599 58	98	5.907.245 35
1912	27	27.619.796 06	11	2.702.300 00	91	9.688.341 00
1913	43	61.548.767 00	15	808.303 00	134	19.871.122 00
	1442	669083.457 81	612	240964.799 42	3936	336661.162 03

L'examen de ce tableau montre l'irrégularité du nombre et de l'importance des hypothèques consenties chaque année. Ainsi alors que dans l'année 1913, il a été pris 134 inscriptions hypothécaires sur des navires francisés pour une somme approchant de 20 millions, il n'en a été pris que 53 dans l'année 1895 et qui représentaient moins de 3 millions.

D'autre part, il importe de remarquer que pour un total de 5.990 inscriptions, représentant une somme de frs 1.246.709.419,16

la part de l'Etat est de 669.083.457 fr 71 et celle du commerce n'est que de 577.625,961 fr 45.

Enfin, notons que si la moyenne annuelle des hypothèques commerciales atteint 446 inscriptions pour 44.810.922 fr. 19, celle des hypothèques prises sur les navires francisés qui, seules, sont à considérer pour l'exploitation commerciale, n'est que de 101 inscriptions avec 8.632.337 fr. 48 par an.

Le taux des prêts qui était, au début, de 4 à 6 %, est monté jusqu'à 8 % dans les dernières années, signe manifeste du peu de confiance qu'inspirait l'hypothèque maritime aux capitalistes.

Si, abandonnant les faits, nous cherchons à connaître l'opinion des auteurs sur l'avenir de l'hypothèque maritime en France, nous constatons des divergences de vues.

Alors que M. Ripert, dans son traité de droit maritime, déclare « que l'hypothèque maritime commence à jouer un rôle « plus sérieux que par le passé dans les affaires maritimes.... « qu'il ne faut pas trop prendre à la lettre cette affirmation « très répandue que les lois sur l'hypothèque maritime n'ont « aucun succès en France et que l'hypothèque des navires est, « en réalité, un moyen de crédit assez employé de nos jours. » M. Lyon-Caen, plus pessimiste, reconnaît, dans son traité de droit commercial, que c'est un moyen de crédit peu employé par les armateurs, et il estime que des causes profondes s'opposent à son développement.

Quelque soit l'opinion que l'on puisse avoir sur l'avenir de cette institution; en France, il est indéniable que jusqu'à ce jour l'hypothèque maritime a été peu employée par les armateurs pour se procurer les capitaux dont ils ont besoin.

En outre, les banques qui furent fondées pour user de ce

mode de crédit, de la même manière que le Crédit foncier utilise l'hypothèque terrestre, n'eurent aucun succès.

Des tentatives ont été faites, en effet, par des sociétés financières françaises après la promulgation de la loi de 1874. Elles aboutirent, hélas, à des échecs retentissants. Le « Crédit Maritime de France », fondé le 1^{er} février 1877, fut mis en liquidation le 17 avril 1883 et déclaré en faillite le 15 mars 1885. Le « Crédit Foncier Maritime de France », créé en 1880, disparut en 1883. Enfin, la « Banque Maritime », constituée le 3 août 1881 par les soins de l'ancien Comptoir d'Escompte, avec le patronage de la compagnie des Chargeurs Réunis, végéta jusqu'en 1891 et sombra dans la débâcle de l'établissement dont elle était titulaire.

Cet exposé est véritablement peu encourageant pour les sociétés futures qui voudraient se constituer, en vue d'employer l'hypothèque comme moyen de crédit. Il faut reconnaître cependant, avec M. Pottier (rapport présenté à la Ligue Maritime Française en 1905), que :

« L'insuccès du « Crédit Maritime », du « Crédit Foncier Maritime de France » et de la « Banque Maritime » est dû non « pas à la nature de ces sociétés, ni au genre d'affaires qu'elles « étaient appelées à traiter et qu'elles ont plus ou moins réalisées, « mais à des causes étrangères et principalement à ce fait « qu'elles ne se sont pas occupées du tout des questions maritimes. Leur histoire non seulement démontre la véracité de « cette assertion, mais prouve en même temps que les opérations maritimes sont, au point de vue financier, aussi sûres « et aussi fructueuses que n'importe quelles autres. »

Si nous reprenons avec un peu plus de détails l'exposé de la constitution et du fonctionnement de ces banques, nous

voyons que la société du « Crédit Maritime de France » fut fondée la première dans le but d'effectuer toutes opérations de crédit nécessaires au développement du commerce maritime français et, notamment, les prêts hypothécaires sur navires. Le capital initial, fixé à un million, fut reconnu tout à fait insuffisant et porté très rapidement, dès 1881, à 16 millions. La société eut pour principale préoccupation de créer et de placer du papier, aussi à peine le nouveau capital était-il entré en caisse qu'une émission de 6.500 obligations, représentant frs 3.250.000, était lancée dans le public. Par contre, la société ne fit jamais aucune opération maritime sérieuse. Il n'y avait là, en réalité, qu'une affaire de spéculation véreuse, qui se termina vite par la faillite.

Dans le rapport du juge commissaire et dans le bilan dressé par le syndic de la faillite, on ne relève à l'actif de la société qu'une seule créance sur un armateur qui, lui-même, était en faillite. Il n'y a donc aucun enseignement à tirer de cette société et sa faillite ne met nullement en cause la législation existante.

La seconde société fut constituée en 1880 par la Banque Nationale. Elle reçut la dénomination de « Crédit Foncier Maritime de France ». On peut faire à son sujet les mêmes remarques que pour le « Crédit Maritime ». Le but, les moyens et les résultats furent identiques. Après trois ans de fonctionnement, la dissolution était votée par l'assemblée générale des actionnaires.

Enfin, la troisième société, la Banque Maritime, fondée en 1881, avec un capital de 60 millions, dont la moitié fut versée, eut une existence plus correcte et fit des opérations plus loyales. Les débuts furent même très satisfaisants. En 1882, alors

qu'il n'y avait eu qu'un versement du quart du capital, soit 15 millions, le bénéfice dépassa le million. Tant que la banque s'en tint aux affaires maritimes, les résultats de son fonctionnement donnèrent satisfaction, mais, peu à peu, elle se laissa aller à participer à des opérations industrielles ou financières, sortant du but qu'elle s'était proposée. En 1889, le montant du capital placé en hypothèques était égal à la moitié de celui qui était affecté au même service en 1884. Au moment du désastre du Comptoir National d'Escompte, la Banque Maritime, qui lui était intimement liée, fut acculée à la liquidation qui, d'ailleurs, ne fut pas trop désastreuse.

Il est donc permis de dire que la Banque Maritime a été une bonne affaire tant qu'elle est restée dans le cadre qui lui avait été tracé. Elle ne fut entraînée dans la débâcle que le jour où elle sortit de son rôle pour faire de la spéculation financière.

En dehors des sociétés qui avaient été constituées pour pratiquer spécialement le Crédit Maritime hypothécaire, il existe encore, à l'heure actuelle, des banques qui pratiquent ces opérations. Les deux plus importantes sont la Banque Générale Transatlantique et le Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie, mais leurs opérations maritimes ne constituent qu'une très faible partie des opérations de banque auxquelles elles se livrent et leur intervention dans le commerce maritime ne mérite guère d'être citée qu'à titre documentaire.

En 1913, ces deux banques n'ont effectué que trois opérations de prêt hypothécaire maritime s'élevant à la somme globale de 61.000 francs.

Enfin, certaines banques locales pratiquent également ces opérations.

Il existait même autrefois presque dans chaque ville du littoral de petits banquiers qui avançaient des capitaux aux armateurs et se contentaient de garantie d'ordre moral parce qu'ils connaissaient personnellement leurs clients. Des capitalistes de l'endroit ou des environs s'adressaient à eux pour placer leurs économies et ces banquiers en disposaient pour financer des affaires variées à très faible capital. Il se trouvait ainsi qu'un très grand nombre de familles avait des intérêts dans des barques de pêche, des navires de cabotage, des longs courriers isolés ou dans des industries annexées à la navigation.

La plupart de ces petits banquiers ont disparu devant la concurrence des grands établissements de crédit. Il subsiste cependant encore des banques locales qui accordent des prêts aux armateurs et pratiquent même le crédit hypothécaire sur une échelle plus vaste que les deux grands établissements de crédit que nous envisagions tout à l'heure.

Si nous prenons l'année 1913, nous voyons que neuf de ces banques, parmi lesquelles la banque Babut, de La Rochelle, la banque Adam, de Boulogne, ont réalisé un chiffre de prêt de frs 3.983.331, 35, ce qui dépasse notablement le chiffre des prêts de la Banque Transatlantique et du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie.

Nous venons d'examiner successivement quelle fut l'importance des hypothèques prises sur les navires français et le sort des sociétés qui ont pour principal but d'accorder du crédit aux entreprises de navigation. A l'un et à l'autre point de vue, les résultats obtenus sont tout à fait insuffisants. Les chiffres de prêts, déduction faite des hypothèques prises sur les bâtiments de l'Etat, atteignent un total trop minime, si on les com-

pare aux capitaux énormes que nécessite l'industrie française des transports maritimes.

Puisque, nous l'avons vu, il est nécessaire que notre armement national ait à sa disposition de grands moyens de crédit pour constituer la flotte indispensable à l'existence de notre patrie, puisqu'il semble tout à fait improbable qu'il lui soit possible de trouver ce crédit auprès des banques ordinaires fonctionnant actuellement en France, nous nous demandons s'il ne conviendrait pas de tourner nos regards vers l'hypothèque maritime et rechercher si la faible importance des hypothèques consenties jusqu'à ce jour ne peut s'expliquer par les imperfections du régime de l'hypothèque maritime en France.

Dans le chapitre suivant, nous examinerons les raisons qui peuvent expliquer cet emploi médiocre de l'hypothèque maritime et nous rechercherons les améliorations qui pourraient être apportées au régime de cette garantie de notre législation.

CHAPITRE III

DES IMPERFECTIONS DE NOTRE RÉGIME HYPOTHÉCAIRE MARITIME ET DES AMÉLIORATIONS QUI POURRAIENT Y ÊTRE APPORTÉES

Nous avons vu que l'une des causes du marasme dans lequel a vécu notre marine marchande jusqu'à ce jour a été l'aversion que les capitalistes ont témoigné envers cette industrie. Nous avons vu également que si les capitaux s'étaient portés plus nombreux du côté de l'armement dans les années 1919 et 1920, le mouvement semble aujourd'hui prêt de se terminer et nous avons exposé nos craintes de voir réapparaître l'ancienne méfiance des capitalistes.

Il importe donc de rechercher aujourd'hui le moyen d'attirer les capitaux vers l'armement. Pour atteindre ce but, le plan le plus sage sera peut-être de recourir à l'hypothèque maritime.

Si le crédit hypothécaire maritime n'a pas réalisé tous les espoirs qu'on fondait sur lui, cela tient sans doute en grande partie, d'une part, à l'imperfection de notre régime hypothécaire et, d'autre part, à la cherté des capitaux que l'emprunteur peut obtenir par ce moyen.

En effet, si l'on veut que le capitaliste français avance largement ses fonds disponibles aux armateurs, il faut lui donner la certitude que ses capitaux ne courront que le minimum de risques. Il est donc nécessaire de lui procurer par l'hypothèque une garantie certaine de sa créance.

Or, le Code de Commerce français, article 191, dernier alinéa introduit par la loi du 10 juillet 1885, fait passer le créancier hypothécaire après le créancier privilégié, à l'instar de ce qui a été établi pour l'hypothèque terrestre, par notre Code civil.

Cette disposition porte une atteinte grave au crédit maritime, car, ainsi que le fait remarquer M. Ripert, tandis que l'hypothèque terrestre n'est pas gravement atteinte par les privilèges peu nombreux et garantissant de faibles créances de l'article 2101 du Code Civil, l'hypothèque maritime est, au contraire, très compromise par le nombre des créanciers privilégiés et l'importance des créances garanties. De plus, les privilèges sur les navires présentent un caractère occulte et incertain qui les rendent plus dangereux pour le créancier hypothécaire.

Suivant les dispositions de l'article 191 du Code de Commerce, le créancier hypothécaire ne vient qu'au 12^e rang, et parmi les 11 créanciers privilégiés qui sont avant lui certains peuvent produire à la distribution du prix, des créances fort élevées susceptibles d'englober tout l'actif. C'est ainsi que tous les fournisseurs du navire, tous les entrepreneurs qui ont effectué des travaux à bord avant le départ du bâtiment, le primeront. Au temps où les bâtiments naviguaient à la voile et où un navire de 1.000 T. était un grand navire, ces prêts n'étaient pas importants. Quand l'article 191 du Code du Commerce a été promulgué, les navires n'embarquaient pas Fr. 100,000 de charbon de soutes à chaque voyage ; le remplacement des chaudières n'exi-

geait pas des sommes considérables. Aujourd'hui, il n'en est plus de même, et il apparaît nécessaire de modifier le rang du créancier hypothécaire, pour augmenter la garantie de ce créancier si intéressant, puisque c'est grâce au prêt qu'il a consenti que le navire, fondement même de l'entreprise et gage des droits des autres créanciers, a été construit ou acheté. Moins il y aura de privilèges, plus grande sera la valeur de l'hypothèque.

Si vous voulez que les capitaux s'enhardissent, consolidez la garantie donnée au créancier hypothécaire et donnez-leur un rang qui assure le remboursement de leur créance. Mieux l'hypothèque sera garantie, meilleure sera la base du crédit maritime.

L'intérêt de cette question n'a pas échappé aux législateurs étrangers.

La loi espagnole du 21 août 1893 ne sacrifie le créancier hypothécaire au créancier privilégié que si les privilèges ont été inscrits dans une certaine forme fixée par la loi.

De son côté, la loi belge du 10 février 1908 dispose, dans son article 23 que :

« Sont seules privilégiées sur le navire et sur le fret, dans « l'ordre ou elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

« 1^o. — Les frais de justice faits dans l'intérêt commun des créanciers, les taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le port jusqu'à la vente ;

« 2^o — Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, pour six mois au plus ;

« 3^o. — Les frais et indemnités dus pour sauvetage ou assistance ;

« 4^o. — Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage à un autre bâtiment, à sa cargaison ou aux personnes se trouvant à bord. »

D'autre part, suivant la même loi, les créanciers hypothécaires viennent immédiatement après les créanciers privilégiés peu nombreux. Ils possèdent donc un gage de grande valeur.

Les dispositions de la loi belge sont la mise en œuvre en Belgique des conclusions adoptées par le Comité Maritime International, à la suite des conférences tenues à Anvers en 1897, à Londres en 1899, à Paris en 1900, à Hambourg en 1902, à Amsterdam en 1904, à Liverpool en 1905, à Venise en 1907 et à Brême en 1909.

Les conclusions qui ont été élaborées par ce Comité, à la suite de nombreuses discussions ont été soumises, le 7 octobre 1909, à l'étude des gouvernements intéressés sous la forme d'un projet de convention sur les hypothèques et les privilèges.

Il a paru, en effet, évident que la législation des privilèges et des hypothèques, quoique établie pour chaque nation individuellement, devait avoir un effet international, et en vue d'améliorer un état de choses que chaque membre de ces divers congrès reconnaissait contraire au large développement du crédit hypothécaire maritime, il fut admis que, seules, seraient privilégiées les créances relatives à des dépenses sans lesquelles l'expédition maritime n'aurait pu avoir lieu et qui, de plus, portent sur des risques qui ne peuvent être assurés.

En conséquence, l'article 3 de ce projet dispose que seront seuls privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le loyer ou fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

« 1°. — Les frais de justice, les droits de tonnage, de phares ou de ports et les autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

« 2°. — Les créances résultant du contrat d'engagement du ca-

pitaine, de l'équipage ou d'autres personnes embarquées au service du navire et les frais de pilotage ;

« 3°. — Les indemnités dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

« 4°. — Les créances pour fournitures et réparations et autres obligations dans le même but contractées par le capitaine en cas de nécessité, hors du port d'attache, pour la conservation du navire ou pour la continuation du voyage, en tant que ces actes ont été nécessités par un besoin réel, que le capitaine soit ou non en même temps propriétaire du navire et que la créance soit la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants ;

« 5°. — Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, en raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute de navigation. »

Ce libellé fut établi après de nombreuses discussions entre les représentants des diverses législations étrangères.

Le but cherché était de favoriser le créancier hypothécaire dans l'intérêt du crédit maritime ; tous les privilèges furent successivement envisagés et l'on élimina ceux qui avaient été établis au profit des créances dont l'utilité est moins grande pour l'expédition maritime que celles du bailleur de fonds, ou bien qui pouvaient être garanties par un autre moyen tel que l'hypothèque ou le droit de rétention.

Les conclusions de ces discussions sont clairement exposées dans la circulaire du bureau permanent du Comité Maritime clôturant les travaux de la Conférence de Venise de 1907 : « Il a été reconnu qu'en regardant de près la situation, il s'en dégagait deux vérités : la première, c'est qu'il fallait limiter strictement les privilèges aux créances encourues pour les taxes et impôts publics, pour la conservation du navire, pour les gages de l'équi-

page, pour l'indemnité d'assistance et de sauvetage et pour la réparation des dommages causés par abordage à un autre navire et à son chargement. La seconde, c'est qu'ainsi limité, le danger des privilèges occultes venait à disparaître presque entièrement et qu'il était possible au prêteur de se mettre au courant des principaux d'entre eux. L'assistance, le sauvetage, l'abordage étant engendrés par des accidents de navigation sont, en effet, des risques régulièrement garantis par l'assurance. »

Dans ces conditions, le prêteur peut :

1°. — Mesurer ces risques et se faire concéder un gage qui n'est plus exposé à être absorbé par des privilèges dont le nombre et la nature ne lui laisseraient aucune sécurité ;

2°. -- Se couvrir par une assurance contre la majeure partie des risques d'absorption de son gage par des créances privilégiées éventuelles.

Enfin, il fut fixé en principe que les privilèges s'éteindraient au bout d'un an.

Si, nous inspirant de ces idées, nous examinons le bien fondé de chacun des privilèges prévus par l'article 191 de notre Code de Commerce, nous reconnaissons la possibilité de supprimer un certain nombre de privilèges et de nous rallier aux conclusions qui furent prises par le Comité Maritime International.

Nous ferons disparaître tout d'abord le privilège pour les primes d'assurances qui figurent au paragraphe 10 de l'article 191, et que les auteurs français ont depuis longtemps reconnu être sans fondement, comme l'a déclaré M. Delbeke, dans la note explicative qui précédait le texte des amendements déposés par lui le 6 Mars 1898, au Parlement Belge :

« La prime d'assurance n'est pas dans les conditions voulues « pour justifier une préférence. En effet, de deux choses l'une, ou

« ou le bateau n'a pas fait d'avaries, et alors l'assurance n'a augmenté en rien la somme à distribuer, ou il a fait des avaries et l'assureur aura soin de retenir, sur l'indemnité, le montant de la prime, celle-ci liquide et exigible se confondant de plein droit avec la prime de l'assuré. »

De même, le privilège établi par le paragraphe 7 de l'article 191 pour les dettes contractées par le capitaine pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues, ne se comprend plus à l'époque actuelle, par suite de l'extension des entreprises de transports modernes, et de la rapidité des communications. Ce privilège se comprenait à une époque où le télégraphe n'existait pas, où il n'y avait pas de cables sous-marins ni même de lignes postales régulières. Aujourd'hui, les communications sont assurées de la manière la plus parfaite et la situation est complètement modifiée. En quelque lieu qu'il se trouve, le capitaine peut communiquer rapidement avec l'armateur du navire et se procurer aisément des fonds dans le plus court délai, sans que le créancier ait besoin d'un privilège pour assurer ses droits. Celui-ci peut, d'ailleurs, s'il désire agir à coup sûr, se faire consentir une hypothèque sur le navire et sur le fret ; il jouit ainsi d'une protection suffisante, puisqu'il a le moyen de saisir le navire. Le maintien de ce privilège est devenu inutile et il ne peut que nuire au crédit maritime hypothécaire. Il pourrait se faire qu'il garantisse des créances d'une importance telle qu'il absorberait toute la valeur du navire ; le prêteur se trouverait ainsi à la complète disposition du capitaine.

Nous pouvons en dire autant du privilège du vendeur, du fournisseur, du constructeur, qui sont prévus par le paragraphe 8 de l'article 191. Les intéressés peuvent s'assurer une garantie conventionnelle en contractant une hypothèque pour sûreté de leurs

droits. L'existence de ce privilège n'est donc plus indispensable.

Quant au privilège prévu par le paragraphe 11 de l'article 191, qui intéresse les dommages-intérêts que les chargeurs peuvent réclamer à l'armateur pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, il ne se comprend plus aujourd'hui, puisque les clauses d'exonération sont devenues d'usage général dans les connaissements. On ne voit pas pourquoi serait maintenu un droit de préférence au profit des intéressés du chargement pour des créances contre le navire, auxquelles ils renoncent complètement dans la pratique.

C'est à la Commission chargée d'étudier la révision du Livre II du Code de Commerce qu'il appartient de modifier cet état de choses et d'apporter à la rédaction de l'article 191 une réforme déjà insérée dans les lois belges et grecques.

Notre législateur de 1807, convaincu de l'importance des contrats relatifs à l'expédition maritime, a multiplié le nombre des privilèges ; par là même, il a diminué la valeur de ces garanties, en même temps qu'il portait, sans le vouloir, une sérieuse atteinte au crédit maritime.

Nous espérons que le Parlement français reconnaitra l'utilité de la suppression de ces privilèges qui encombrant l'article 191 et portent au crédit hypothécaire maritime un préjudice immérité. Nous irons plus loin, et nous dirons qu'il est extrêmement désirable que tous les États maritimes adoptent une législation semblable pour l'hypothèque et pour les privilèges sur les navires.

Il ne peut y avoir, en effet, qu'intérêt à adopter des règles communes en une matière où les conflits de loi sont nombreux et pleins de dangers. Le navire est appelé à sortir du territoire national, et son armateur effectuera des opérations commerciales dans les ports étrangers. Quelle sera la loi qui régira les droits

éventuels d'un créancier étranger ? La loi du lieu ou celle du pavillon ? La question n'est pas sans importance.

Supposons un navire français valant un million et frappé d'une hypothèque de Fr. 500 000. — Par la faute de son capitaine, le bateau cause de graves avaries dans un port étranger. — La faute est reconnue imputable au capitaine français. — Le navire est saisi. Que deviendra l'hypothèque ?

Il est de toute importance, pour que le crédit maritime puisse se développer, que l'hypothèque valablement consentie dans un pays, conserve son effet à l'étranger et que le créancier hypothécaire soit colloqué par l'autorité étrangère sur le prix de vente, car, ainsi que le dit M. Ripert « l'hypothèque régulièrement constituée dans « un pays doit produire ses effets dans les autres pays ».

Dans le cas contraire, le créancier se trouverait à peu près frustré, si le navire était vendu ou saisi à l'étranger.

Pour obtenir la sauvegarde de l'hypothèque, dans tous les pays et dans toutes les conditions où le navire peut se trouver, il faudra exiger la publicité de l'hypothèque, comme une condition fondamentale de sa validité.

La publicité est une mesure qui doit être réglementée pour chaque législation et sur les mêmes bases. On pourrait admettre que, de même que l'hypothèque terrestre, l'hypothèque maritime n'aura d'effet à l'égard des tiers qu'autant qu'elle aura été inscrite sur un registre tenu par un fonctionnaire public. Des renseignements sur l'existant des hypothèques qui frappent les navires seront délivrés à tout requérant.

D'autre part, il est indispensable que cette publicité de l'hypothèque produise effet à l'étranger, où l'autorité chargée de vendre un navire ne pourra y procéder qu'en retenant les droits réels qui atteignent le navire, conformément à la loi du pavillon.

Pour obtenir ce résultat, il ne serait procédé à la vente qu'après avoir obtenu un relevé des hypothèques régulièrement inscrites au port d'attache du navire. Chaque fois qu'une hypothèque sera prise sur un navire, elle ne pourra avoir d'effet à l'égard des tiers qu'autant que l'autorité locale chargée de procéder à son inscription en aura avisé l'autorité du port d'attache, si le navire se trouve dans un port de sa nationalité, ou bien le consul de sa nation, si le navire est à l'étranger.

Ces mesures permettraient de tenir à jour le registre tenu au port d'attache.

Enfin, et pour rendre plus commodes les moyens de recherches, il serait décidé que, parmi les documents dont tout navire doit être pourvu, figurerait un registre d'inscription des hypothèques frappant ce navire.

Sans entrer aussi complètement dans le détail, le Comité Maritime International a émis le vœu, au cours des conférences que nous avons précédemment mentionnées, que des mesures spéciales soient prises pour assurer la publicité de l'hypothèque maritime, et il a cru devoir faire crédit à la législation de chaque Etat des modalités de réglementation pour les formes de cette publicité.

La réduction du nombre des privilèges, le respect mieux assuré de l'existence de l'hypothèque pour le cas de vente du navire à l'étranger, assurée par une publicité mieux comprise, renforceront évidemment le droit que le créancier tient de l'hypothèque. La pratique de cette garantie en sera par là même facilitée.

Empressons-nous, toutefois, de faire remarquer que le créancier hypothécaire n'aura jamais sur le navire un droit aussi sûr que sur un immeuble. Il court, en effet, le risque de voir disparaître son gage, sans que l'assurance vienne couvrir ce risque, auquel cas le créancier se trouve démonté. C'est la situation pré-

vue par l'article 353 de notre Code de Commerce, qui dispose que l'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage... »

Cet article prévoit bien « in fine » la possibilité d'une convention contraire établissant le principe de la responsabilité de l'assureur en cas de prévarication ou de faute, et cette clause est devenue de style dans les polices sur corps et sur facultés. Néanmoins, il serait opportun de faire disparaître du Code de Commerce cet article 353 et de poser le principe de l'obligation pour l'assureur de couvrir tous les risques auxquels le navire peut être assujetti, quelle qu'en soit l'origine.

En effet, du fait que l'obligation actuelle pour l'assureur est conventionnelle, il résulte qu'en fait elle est limitée. Les compagnies d'assurances n'ont point manqué d'insérer dans le texte des polices des restrictions à leurs obligations, notamment dans les polices sur corps. Celles-ci, dans leur article 4, exemptent les assureurs « des faits de dol et de fraude du capitaine, de tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin. »

C'est tout simplement l'exonération complète pour l'assureur de toutes les fautes graves commises par le capitaine.

De même, dans la police sur facultés, l'article 3 précise que les assureurs sont exempts des conséquences « de la contrebande ou du commerce prohibé ou clandestin ».

La disparition de cet état de choses est envisagé favorablement par de nombreux auteurs. Elle ne peut que rendre plus aisée la pratique du crédit maritime hypothécaire.

Nous venons de voir quelles sont les imperfections du régime de l'hypothèque à l'encontre du créancier et quelles seraient les améliorations à apporter à notre législation. Il nous reste à exa-

miner si la situation est plus favorable à l'égard du débiteur.

Pour ce dernier, elle n'est pas, malheureusement, des plus engageantes. Le taux des intérêts pour les prêts hypothécaires est, en général, très élevé et constitue, par suite, une lourde charge pour l'emprunteur.

Antérieurement à la guerre, les modalités de contrats de prêt étaient sensiblement les mêmes. La combinaison le plus fréquemment employée consistait à fixer l'intérêt du prêt à un certain chiffre au-dessus du taux des avances de la Banque de France ; en général 2 %. Par suite, ces contrats se trouvaient liés au cours de l'escompte ; au fur et à mesure que le taux augmentait, ils pouvaient devenir très onéreux pour les emprunteurs.

Le taux des prêts pratiqués en 1913 oscillait entre 5 et 6 % et le remboursement devait être effectué en général dans un délai maximum de 10 ans. On a même fait, avant la guerre, des prêts qui étaient effectués au taux de 8 % ce qui était très élevé et rendait ainsi très difficile la libération future du débiteur.

Or, nous avons vu précédemment que, dans l'industrie des transports maritimes, les charges du capital constituent l'un des facteurs de dépenses les plus importants, et nous en avons exposé les motifs. L'armateur est donc plus intéressé, si l'on peut s'exprimer ainsi, que tout autre commerçant à se procurer des capitaux à bon marché. Puisque l'hypothèque est pour lui un moyen de crédit onéreux, il n'y recourra qu'en dernier ressort et au cas où tout crédit personnel lui sera interdit.

Ainsi s'expliquent aisément les raisons pour lesquelles les lois de 1874 et 1885 n'ont pas eu tout l'effet qu'escomptaient leurs promoteurs. Faiblesse de la garantie du créancier pour le remboursement du prêt qu'il consent, lourdeur de la charge pour l'emprun-

teur, tendent à écarter armateurs et capitalistes de ce mode de crédit.

Faut-il en rester là, ou bien, au contraire, ne doit on pas tenter d'améliorer cette situation fâcheuse pour donner à l'armement un instrument de crédit facile et puissant.

Nous en sommes très partisans et nous voudrions voir le régime hypothécaire maritime suffisamment amélioré pour qu'il puisse servir de base à l'institution des banques, dont le but serait d'être l'intermédiaire entre capitalistes et armateurs et d'ouvrir à ceux-ci un large crédit au taux modéré, moyennant l'inscription d'une hypothèque au profit de ceux-là.

Cette idée n'est pas nouvelle ; c'est celle qui a servi à étayer la proposition de loi déposée sur le bureau de la chambre des députés, le 7 mai 1915, par M. de Monzie, tendant à l'organisation d'un crédit hypothécaire maritime. Renvoyée à l'examen de la Commission de la Marine Marchande, cette proposition ne fut pas rapportée. Plus tard, un projet de loi approuvant une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et le Crédit Foncier, pour la mise en pratique du Crédit Maritime, fut également déposé sur le bureau de la chambre des députés. Comme la proposition de Monzie, ce projet est demeuré dans l'oubli.

Avant d'étudier ces deux propositions de loi, nous allons examiner sommairement quel a été l'effort accompli à l'étranger au point de vue du crédit hypothécaire maritime.

CHAPITRE IV

LE CRÉDIT MARITIME HYPOTHÉCAIRE A L'ÉTRANGER

D'une façon générale, parmi les populations qui, par hérédité, ont le goût du trafic maritime, ou qui ont compris que « l'avenir est sur mer », les armateurs font appel au crédit personnel pour se procurer des capitaux. La confiance va de l'armement dans son ensemble à tel armateur en particulier ; aussi est-ce ce mode de crédit qui est le plus employé. Toutefois, à côté du crédit personnel, il existe également des institutions de crédit réel et il semble que ce crédit devienne de plus en plus en faveur.

En Angleterre, le *Merchant Shipping act*, articles 31 à 46, a réglementé une sûreté réelle, d'un caractère tout à fait original, dénommée mort-gage, qui correspond avec de grandes différences à l'hypothèque maritime du droit français. Tous navires, ou toutes parts de navires enregistrés peuvent être donnés par mort-gage en garantie d'un prêt ou d'un acte à titre onéreux. Le mort-gage est inscrit à la date de sa présentation par le *Registrar* du port d'enregistrement du navire sur les registres d'immatriculation. En cas de pluralité de mort-gages, l'ordre de préférence des créanciers morgagistes est fixé par la date d'inscription des mort-gages.

Les mort-gages non inscrits sont primés par ceux qui l'ont été, mais ils priment les créanciers chirographaires. Le mort-gage n'entraîne pas, pour le morgageant et le morgagiste, la perte ou l'acquisition de la propriété du navire, mais si, à l'échéance du prêt, le morgagiste n'est pas remboursé du montant de sa créance, il devient propriétaire du bâtiment et il a droit, à partir de la prise de possession, à tous les fruits d'exploitation du navire et notamment au fret. Jusqu'à l'échéance, le créancier morgagiste est seulement intéressé à la conservation du gage. Après l'échéance, il a sur le navire morgagé tous les droits d'un propriétaire. C'est la clause de voie parée que nous trouverons bientôt dans la législation belge.

En dehors de l'hypothèque, l'Angleterre possède une institution qui a beaucoup d'analogie avec notre prêt à la grosse. Les titres délivrés prennent le nom de « *bottomry bonds* », si le prêt est gagé sur le navire et ses appareils, ou « *respondentive bonds* », si le prêt est gagé sur la cargaison. Les uns et les autres sont fort peu en usage.

Tout au contraire, le mort-gage est très fréquemment employé en Angleterre. Non seulement en ce qui concerne les emprunts courants, que tel armateur ou telle société de navigation peut se trouver dans l'obligation de faire, mais même pour tout ce qui est relatif aux emprunts effectués par les grandes firmes maritimes, en vue de l'augmentation de leur capital d'exploitation. Nous pourrions citer comme exemple la compagnie *Cunard*, qui vient de procéder à l'émission de 4.000.000 d'obligations 7 % avec un mort-gage sur sa flotte.

Ainsi, à la différence de nos principales sociétés d'armement les compagnies de navigation anglaises n'apportent pas seulement au public la garantie de leur crédit personnel, sou-

vent considérable, mais elles lui offrent encore des sûretés réelles, sous la forme de charges flottantes sur le matériel naval et d'hypothèques sur la fortune immobilière de l'entreprise.

Il n'existe, en Angleterre, aucune banque spéciale pour les opérations de crédit maritime, qui sont si courantes qu'elles sont effectuées par les banques et même par les courtiers et agents d'assurance « *insurance brokers* », véritables bailleurs de fonds, qui ouvrent des crédits considérables aux propriétaires et armateurs de navires. Ils se font couvrir de ces avances par une hypothèque et réalisent ainsi une double opération : placement de fonds et assurance, celle-ci étant la conséquence du prêt.

Par ailleurs, nous croyons devoir faire remarquer que l'établissement de règles spéciales tendant à favoriser le crédit maritime dans ce pays est parfaitement inutile. Par suite de l'impossibilité de se porter vers la terre, qui appartient à quelques riches landlords, le goût public s'est dirigé vers le commerce maritime. Dans ce pays, les possesseurs d'actions de sociétés de navigation sont légion et l'on pourrait affirmer qu'il y a plus d'Anglais intéressés dans les affaires maritimes, que de Français propriétaires fonciers, ce qui n'est pas peu dire.

En Allemagne, les armateurs trouvent auprès des banques les plus grandes facilités pour réunir les capitaux nécessaires à la construction de leurs navires. C'est l'aboutissant logique de l'énergique campagne qui a été faite par les dirigeants de ce pays pour faire pénétrer dans toutes les classes du peuple le goût des choses de la mer.

Avant la guerre, les banques allemandes secondaient l'effort de la marine marchande en accordant aux compagnies de

navigation un crédit constant, voire même en réunissant elles-mêmes les fonds nécessaires à leur fonctionnement, et elles ont pris plusieurs fois l'initiative de la création de lignes spéciales de navigation.

La guerre a porté dans ce pays un coup terrible à l'industrie des transports maritimes. Outre le tonnage qu'ils ont perdu au cours des hostilités, les Allemands conformément aux dispositions du Traité de Versailles, ont dû livrer la plus grande partie de leur flotte aux alliés en réparations des dommages qu'ils ont causés avec leurs sous-marins. La flotte allemande de commerce est ainsi passée de 5.135 000 tonneaux au 1^{er} juillet 1914 à 419.000 tonneaux au 1^{er} juillet 1920. C'est une perte énorme. Malgré cela, nos anciens ennemis se sont mis à l'œuvre dès la signature de l'armistice, et ils n'ont pas perdu l'espoir de reconstituer leur marine marchande. La plupart des compagnies de navigation ont accru leur capital dans les années 1919 et 1920 et certaines d'entre elles se sont fusionnées pour faciliter leur défense contre la concurrence étrangère.

Cependant, l'énormité de l'effort financier à accomplir pour mener à bien cette tâche est apparue dès les premiers jours et bien que dans ce pays, le crédit personnel soit largement ouvert, il a semblé qu'il serait insuffisant pour faire face à cette lourde charge. A titre de complément on pensa faire appel au crédit réel et dans sa séance du 20 mars 1917, la commission pour le commerce et l'industrie de la Chambre des Députés de Prusse examina une motion du député national libéral Furlinger, invitant le gouvernement à créer avec la collaboration de l'administration royale du commerce maritime et avec l'aide de la Banque d'Etat Prussienne, une banque ayant pour but de consentir des prêts hypothécaires sur les navires prussiens. Après une

discussion approfondie, la commission ajourna toute décision, la solution de cette question ne semblant pas suffisamment élucidée.

Néanmoins, l'idée de la constitution de banques pratiquant le crédit maritime hypothécaire prit vite corps dans ce pays qui avait le plus grand besoin de capitaux et qui cherchait à mettre en œuvre tous les moyens susceptibles de faciliter l'apport des capitaux aux compagnies de navigation. Dans son numéro du 5 décembre 1917, le *Berliner Borsen Zeitung* annonçait la création prochaine d'une banque de prêts hypothécaires sur navires. En réalité, cette banque fut fondée à Hambourg, sous le titre de « Banque de Prêts sur navires » (*Schiffsbeleihungsbank*), avec un capital de 10 millions de marks, dont 2 millions et demi entièrement versés. A l'origine de cette entreprise, se trouvait la *Kommerzi und Diskontobank*, qui a groupé autour d'elle trois banques de Hambourg : *Vereins bank*, *Warbug et C^o*, *Nottebohm et C^o*, puis la *Deutsche National Bank*, de Brême, l'*Oldenburgische Landes Bank*, la *Mittle Deutsche Private Bank*, de Magdebourg, la maison *L.-H. Stein et C^o*, de Cologne, et la maison *L. Dreyfus et C^o*, de Francfort-sur-Mein.

Le conseil d'administration comprend, outre les délégués de ces banques, des représentants de la navigation maritime et fluviale et des compagnies d'assurances.

Deux autres banques furent créées en 1918 : la *Deutsche Schiffspfandbriefbank A. G.*, de Berlin, avec succursale à Emden, au capital de 10 millions de marks également, dont 2 millions et demi ont été versés aussitôt, et le complément devant être appelé en 1920 ; et la *Deutsche Schiffskreditbank*, de Duisbourg, avec une succursale à Nuremberg, au capital de 7 millions de marks, dont 4.750.000 francs furent versés à la constitution.

Ces banques sont de création trop récente pour qu'on puisse apprécier utilement les services qu'elles rendent à l'armement allemand et les résultats financiers de leur fonctionnement. Cependant, les opérations pratiquées par ces trois banques à la fin de l'année 1918 et pendant l'année 1919 ne sont pas sans importance. Suivant le journal la *Hansa*, du 31 juillet 1920, elles seraient de l'ordre suivant :

	BERLIN	HAMBOURG	DUISBOURG
	marks	marks	marks
Sommes prêtées à la fin de 1918.....	3.082.500 00	277.579 60	24.000 00
Prêts consentis en 1919.....	7.718.500 00	15.592.218 30	5.147.500 00
	<u>10.801.000 00</u>	<u>15.869.797 90</u>	<u>5.171.500 00</u>
Remboursements en 1919.....	2.634.725 00	1.233.300 00	73.650 00
Balance	<u>8.166.275 00</u>	<u>14.636.497 90</u>	<u>5.097.850 00</u>

Ces opérations seraient plus importantes si les clauses du Traité de Versailles ne constituaient pas pour les armateurs allemands une menace de voir disparaître leur tonnage.

D'autre part, les banques ont été très réservées dans les prêts qu'elles ont consentis et elles ne les ont effectués que pour des délais très courts.

Au point de vue du remboursement, la situation est superbe ; aucun retard n'a été relevé. On ne constate qu'un seul retard dans le paiement des intérêts à la *Deutsche Schiffspfandbriefbank*, et encore ne s'agit-il que d'une somme infime : 140

marks 15. En un seul cas, un navire sur lequel cette banque avait prêté, a dû être mis aux enchères et l'hypothèque de la banque a été couverte dans son intégralité.

Pour se procurer de l'argent, les banques allemandes ont émis des « lettres de gage ». La banque de Hambourg a d'abord été autorisée à émettre jusqu'à concurrence de 5 millions de marks à 4 1/2 %. Ultérieurement, l'émission de lettres de gage pour une valeur de 10 millions de marks a été approuvée par l'assemblée générale. La banque de Berlin a émis pour 10 millions de marks à 4 1/2 %. Jusqu'à présent, la banque de Duisbourg n'a pas mis en circulation ses « lettres de gage ». Elle les a engagées à la banque de Hambourg jusqu'à concurrence d'une somme de 5.370.625 marks pour couvrir ses créanciers. La Banque de Berlin s'est d'ailleurs livrée à une opération analogue jusqu'à concurrence d'une somme de 11.402.045 marks 73.

Le bilan de ces 3 banques, à la fin de 1919 s'établissait comme suit :

ACTIF

BANQUE DE :	HAMBOURG	BERLIN	DUISBOURG
	marks :	marks	marks
Report	6.324 76	7.027 32	39.127 74
Intérêts des prêts..	294.503 40	298.295 98	35.959 20
Commission pour les prêts:.....	82.113 26	148.546 88	67.640 00
Commissions di- verses	8.078 75	»	11.263 35
Intérêts divers....	»	»	75.661 61
Total.....	<u>391.020 17</u>	<u>453.870 18</u>	<u>229.650 70</u>

PASSIF

BANQUE DE :	HAMBOURG	BERLIN	DUISBOURG
	marks	marks	marks
Frais généraux ...	46.269 40	»	65.247 78
Impôts.....	26.963 92	165.908 35	21.447 80
Frais généraux pour les lettres de gages.	48.086 50	»	»
Intérêts des lettres de gage	36.908 75	107.905 95	»
Divers	55.151 42	19.641 91	»
Total.....	213.379 99	293.456 24	86.695 28
A reporter. Recettes	391.020 17	453.870 18	229.650 70
Balance.....	<u>177.640 18</u>	<u>160.413 97</u>	<u>142.955 42</u>

Ces bénéfices ont été employés comme suit :

BANQUE DE :	HAMBOURG	BERLIN	DUISBOURG
Fonds de réserve..	17.764 01	16.041 00	»
Réserves pour le Talousteuer.....	10.000 00	10.000 00	7.000 00
Tantième pour le Conseil d'Adminis- tration et les em- ployés.....	9.000 00	2.472 52	18.871 97
Dividende.....	137.500 00	125.000 00	87.500 00
Report à nouveau..	3.376 17	6.900 05	29.583 45
Total.....	<u>177.640 18</u>	<u>160.413 97</u>	<u>142.955 42</u>

Le dividende a été de 5,50 % pour la banque de Hambourg et de 5 % pour les deux autres banques.

De son côté, le gouvernement allemand n'est pas resté indifférent devant cette situation et n'a pas voulu encourir le reproche d'avoir oublié les intérêts maritimes de ses nationaux. Par une loi de novembre 1917, que nous ne pouvons passer sous silence, il s'est engagé à procurer aux sociétés d'armement l'aide financière indispensable pour la reconstitution de la flotte de commerce du Reichstag.

Suivant les dispositions de cette loi, lorsqu'il s'agira de remplacer un navire perdu ou un navire ayant subi des avaries d'un montant supérieur à 50 % de sa valeur, l'Etat allemand prendra à sa charge de 60 à 80 % de la valeur du navire qui sera construit pour remplacer l'unité perdue. [La proportion maximum n'est acquise que pour les navires entrant en ligne dans un délai pouvant aller jusqu'à trois ans après la signature de la paix, et le pourcentage des versements de l'Etat va en diminuant pour ceux lancés dans les années suivantes jusqu'à la dixième année après la guerre.

Il importe de remarquer qu'il ne s'agit pas là de primes ou de subventions, mais d'un prêt véritable. L'Etat allemand prend à sa charge tout ce qui lui paraît excéder le prix de revient normal du navire ; il ne laisse au compte de l'armateur que les charges correspondant à la somme que le navire aurait coûté avant la guerre. De plus, l'armateur bénéficiera des profits de l'exploitation du navire au cours des premières années à venir, pendant lesquelles on peut penser que les frets se maintiendront à un prix assez élevé.

En compensation de ces avantages, le navire construit ne peut être vendu à l'étranger pendant les dix premières années de son existence, et l'Etat se réserve une part sur les bénéfices à venir sur son exploitation.

La loi allemande n'est point une loi d'indemnité, c'est une loi de reconstruction. Jusqu'ici, elle n'a point été appliquée. Les demandes des armateurs allemands sont demeurées vaines, bien que de nombreuses négociations aient déjà eu lieu à ce sujet entre l'armement et le gouvernement, lequel s'est borné à faire des promesses. Une bonne partie de la presse allemande, tout en reconnaissant les difficultés financières du moment pour l'Etat, prend partie en faveur des armateurs et insiste pour que ces indemnités soient versées le plus tôt possible, afin de hâter la reconstruction de la flotte de commerce, qui rendra à l'Allemagne son indépendance à l'égard de l'étranger.

Si de l'Allemagne nous passons à l'Espagne, nous constatons que, dans ce pays, il existe des « sociétés de crédit maritime », créées par un titre additionnel à la loi sur l'hypothèque maritime du 21 août 1893. Ces sociétés émettent des titres ou obligations de crédit maritime, soit sous la forme nominative, soit sous la forme au porteur.

En Grèce, où la population a une foi ardente dans les entreprises maritime, les armateurs trouvent les plus grandes facilités financières pour l'achat de leurs navires auprès des banques du royaume, qui n'hésitent pas à leur avancer une forte partie (quelquefois même la moitié, comme le faisait la banque d'Athènes avant la guerre des Balkans), du prix d'achat du bâtiment, sous des garanties judicieuses : hypothèque, transfert conditionnel de la propriété du navire au créancier par une contre-lettre explicative, etc.

D'autre part l'institution de l'hypothèque maritime en 1910 a facilité les emprunts aux banques étrangères. En 1911, une seule maison anglaise a avancé, dans ces conditions, 3.750.000

francs à des armateurs grecs. En 1913, une dizaine de vapeurs avaient été acquis en Angleterre par ce moyen.

En Hollande, plusieurs banques de crédit maritime hypothécaire fonctionnent. Non seulement elles sont prospères, mais on peut même dire qu'elles constituent le plus grand facteur de l'activité des chantiers de construction hollandais.

Dans ce pays, la création du crédit maritime remonte au 21 juin 1836, date de la promulgation du décret royal qui l'institue et laisse à l'initiative privée le soin de l'organiser.

Ce décret n'eut pas pour effet la création immédiate des banques de prêts hypothécaires. La première société pratiquant ces opérations ne fut fondée, en effet, qu'en 1899 à Dordrecht ; c'est la *Erste-Nederlandsche-Scheepsverband-Maatschappy*. Les bons résultats qu'elle obtint provoquèrent de nouvelles créations et, actuellement, la Hollande possède neuf banques de prêts hypothécaires, savoir :

A Amsterdam, la *Amsterdamsche Scheepsverbandbank Maatschappy*, la *N. V. Maatschappy veer Scheepsverband* et la *National Scheepsverband* ; à Rotterdam, la *Nederlandsche Scheepshypothekbank* et la *Rotterdamsche Scheepshypothekbank* ; à Dordrecht : celle déjà citée ; à Groningen, la *Algemeene Groningen Scheepshypothekbank*, et à Hangezand : la *Veenkoloniale Bank over Hypotheek en Scheepsverbank*.

En outre, à Rotterdam, fut fondée, en juillet 1917, avec un capital d'actions de 2 millions de florins, la *Internationale Scheepsverbandbank*.

Bien qu'un recueil des données récentes relatives au développement du prêt hypothécaire pour les navires en Hollande fasse défaut, l'importance de ces institutions peut être jugée d'après le fait que, dès 1909, suivant un rapport de la Chambre

de commerce de Duisbourg, sept banques de prêts hypothécaires hollandaises, avec un capital minimum de 12 millions de florins, dont 800,000 seulement avaient été versés, ont émis ensemble pour 34.056.160 florins d'obligations, en vertu des pouvoirs qui leur avaient été conférés.

Ces banques furent, pour leurs organisateurs, la source de profits rémunérateurs. Le pourcentage moyen des dividendes répartis par elles, au cours de ces dernières années, a été de 10,7 12,1, — 13,17, — 9,2, — 12,3 et 14,6 %.

Quelle est l'étendue de leur champ d'application ? Au début, lorsque fut fondée la banque de Dordrecht, il ne s'agissait que de consentir des prêts sur les navires employés à la navigation du Rhin, mais les banquiers hollandais élargirent leurs opérations. Ils étendirent leur action à toute la navigation maritime et consentirent spécialement des avances aux compagnies allemandes sur leurs navires de commerce,

La statistique de ces prêts manque, mais suivant des données éparses, il est aisé d'avoir un aperçu de leur importance. Ainsi, parmi les navires qui figuraient sur les registres de Hambourg, au début de l'année 1917, 734 d'entre eux étaient grevés, au profit de banques hollandaises, d'hypothèques représentant au total 25.630.415 marks. Ces 734 navires comprenaient 518 bateaux de rivière, avec 7.411.491 marks d'hypothèques, et 216 navires de haute mer, gageant des hypothèques représentant 18.519.226 marks.

Les prêts consentis par les banques hollandaises sont presque tous employés à la construction de bâtiments neufs. Entre les banques pratiquant le crédit hypothécaire maritime et les chantiers de construction, il existe d'étroites relations. Parmi les fondateurs de banques, figurent les principaux proprié-
taires

res de chantiers, aussi n'est-il pas étonnant que les banques se soient efforcées de faire bénéficier ces chantiers des commandes de leur clientèle.

Cette situation a eu une répercussion sensible au détriment des chantiers allemands. Bon nombre de commandes sont allées aux chantiers hollandais, parce que ces derniers ont su trouver auprès des banques hollandaises de prêts hypothécaires, une partie du capital nécessaire à la construction. Ils procuraient ainsi un avantage sérieux à l'armateur qui passait sa commande, en lui procurant des capitaux.

Suivant un compte-rendu du congrès de la Fédération des Industriels du Sud-Ouest allemand, jusqu'en 1910, il a été construit en Hollande, pour le compte de l'Allemagne, 2.133 navires en fer, d'une valeur de 76.350.000 marks. D'autre part, on estimait en 1911, que, sur 100 chalands construits pour le compte d'armateurs allemands et destinés à la navigation du Rhin, 60 représentant 71 % du tonnage total étaient construits en Hollande. En outre, sur 100 bateaux à vapeur destinés à la même navigation, 34 % représentant 37 % du tonnage venait également de Hollande. Aussi, est-il besoin de le dire, les intérêts que l'armement allemand devait payer chaque année aux Pays-Bas atteignaient un chiffre élevé, environ 4.000.000 de marks.

Ce magnifique développement des banques pratiquant le crédit maritime hypothécaire est dû certainement pour une bonne part à la libéralité de la législation hollandaise à l'égard de l'hypothèque maritime avant la dernière guerre. Le taux du prêt variait suivant le rang de l'hypothèque ; il était de 5 à 5,50 % pour une première hypothèque et de 6 à 6,50 % pour une deuxième hypothèque.

Les créances hypothécaires sont inscrites au bureau des hypothèques et du cadastre dans le ressort duquel le navire a été

immatriculé. Un bureau central existe à La Haye où tous les registres des divers bureaux du royaume peuvent être consultés, moyennant une taxe de 0,50 florins ou de 1 florin, suivant la nature des renseignements demandés.

En Belgique, l'hypothèque maritime fut introduite par la loi du 21 août 1879, modifiée récemment par la loi du 10 février 1908 et celle du 4 septembre 1908. La législation belge s'est inspirée des vœux émis à la suite de chacune des conférences tenues par le Comité Maritime International. Elle marque un progrès notable sur la législation des autres nations.

Nous avons vu précédemment que le droit belge ne maintient que quatre catégories de créanciers privilégiés pouvant produire à la distribution du prix avant le créancier hypothécaire. En outre il autorise l'inscription hypothécaire télégraphique ; il accepte les titres hypothécaires au porteur et autorise la stipulation de voie parée, véritable pacte comissoire, par lequel le créancier hypothécaire le premier inscrit a le droit, en cas d'inexécution des obligations de l'emprunteur de se faire envoyer en possession du gage. Cette conception rapproche le droit belge du droit anglais du mort-gage. Elle fut admise en matière maritime pour assurer une prompt exécution.

Deux banques de crédit maritime furent créées en Belgique, à la suite de la loi de 1908. Il est difficile de parler aujourd'hui des résultats de leurs opérations, qui se sont trouvées interrompues pendant tout le cours de la guerre.

En Italie, le gouvernement, instruit par la guerre de l'importance vitale de la marine marchande pour ce pays où les matières premières nécessaires à l'industrie font défaut et ne peuvent être importées à bon compte que par la mer, a apporté toute son attention au problème de la marine marchande et pris toutes les

mesures utiles pour encourager son développement, en même temps qu'il s'efforçait de faire entrer dans le public le goût des choses de la mer.

Par décret en date du 16 juillet 1916, le gouvernement exonère des droits de douane tous les matériaux importés pour la construction des navires.

Le 10 août de la même année, il introduit, par décret, de nouvelles mesures prises en faveur des armateurs et des constructeurs. Les armateurs sont exonérés de l'impôt sur la richesse mobilière et de la surtaxe de guerre sur les bénéfices faits dans le commerce maritime avec des vapeurs de charge. Cette exonération dure trois ans, si le vapeur a été construit à l'étranger, et cinq ans si le vapeur a été construit en Italie. En faveur des constructeurs, le décret décide que toutes les matières de provenance étrangère nécessaires à la construction des coques, appareils, moteurs, chaudières et appareils auxiliaires pourront être importées en franchise des droits de douane.

En outre, le 5 novembre 1916 était promulgué un décret-loi réglementant le crédit maritime en Italie et accordant au consortium des établissements financiers d'Italie, créé le 20 novembre 1914, en vue de consentir des avances sur les valeurs industrielles, le droit d'étendre son action aux affaires maritimes. Ce décret fut pris à la suite de la création, à la date du 13 septembre 1916, d'un institut italien de crédit maritime fondé avec un capital de 100 millions de lires, fournis par quatre compagnies de navigation et quelques actionnaires, en vue de financer les entreprises maritimes italiennes et d'exercer le crédit naval sous ses multiples formes, c'est-à-dire fournir des capitaux pour les industries de l'armement, soit en promouvant de nouvelles entreprises, soit en y participant, soit en acquérant des actions

et des obligations de sociétés de navigation, soit en consentant des subventions garanties par de telles actions, soit en opérant ou en consentant un prêt garanti par des gages sur les navires, soit, enfin, sous toutes autres formes.

Cet institut répondait à un besoin immédiat signalé officiellement le 24 août précédent par le ministre *Arlotta*. Il fut accueilli avec satisfaction par tous. Cependant, de vives critiques furent aussitôt soulevées, car l'institut se trouvait, en fait, être l'instrument de la *Società de Navigazione Generale Italiana*, qui, avec 3 autres sociétés sous sa dépendance, possédait la moitié du capital actions, soit 50.000.000 de liras.

Pour éviter que le crédit maritime ne soit placé entre les mains d'une compagnie de navigation dont l'arbitraire pouvait faire refuser tout crédit aux autres sociétés, le Gouvernement voulut que l'institution devint nationale, et il prit le décret du 5 décembre 1916, autorisant le consortium de toutes les banques à consentir des prêts sur les navires.

Toutes ces mesures ont eu une répercussion immédiate sur le développement des sociétés de navigation et des chantiers de construction.

Si nous considérons l'année 1917, nous constatons que 14 sociétés de navigation ont été créées avec un capital de 225.350.000 de liras, dont la *Transoceanica S. A.* (Naples) avec 100 millions de liras ; la *Consortzio Venetiano di Armamento & Navigazione* (Venise), avec 56 millions de liras, et l'*Italo-Americana S. A. di Navigazione à Vapore et à Vela* (Turin) avec 40 millions de liras.

De plus, 9 sociétés de navigation ont augmenté leur capital de 265.400.000 liras, dont la *Società Nazionale di Navigazione* qui a porté son capital de 15 à 150 millions ; la *Navigazione Generale Italiana* de 60 à 120 millions, etc...

En outre, 9 chantiers nouveaux ont été créés avec un capital de 55 millions de lires, dont la *Contieri Navali* (Venise) avec 24 millions, et 4 chantiers anciens ont accru leur capital de 75.500.000 lires, dont la *Gio Ansaldo et C^o*, qui a porté son capital de 45 à 100 millions.

Ces chiffres sont éloquents. Ils montrent l'abondance des capitaux versés par le peuple italien dans les entreprises de transport et de constructions maritimes. Il n'est pas interdit de prétendre que cette magnifique renaissance est due en grande partie aux mesures prévoyantes prises par le Gouvernement Italien.

Enfin, si poursuivant notre examen nous recherchons ce qui a été fait au Japon, nous constatons qu'il n'existe dans ce pays aucun organisme pratiquant le crédit maritime hypothécaire.

Il n'a pas paru utile, jusqu'ici que des mesures législatives soient prises dans ce pays pour y assurer le développement du commerce maritime et attirer les capitaux vers ces entreprises. Le Japon a été, comme nous l'avons vu, une des nations qui ont le plus bénéficié du taux élevé des frets. La construction maritime y fut poussée activement et les chantiers s'y sont multipliés

A la fin de l'année 1917, le tonnage des vapeurs en construction au Japon représentait plus de 700 000 tonnes, c'est-à-dire plus que l'Angleterre n'en avait construit en 1915.

Cependant, à la fin de l'année 1917, parut un projet de fondation d'une société de crédit hypothécaire maritime. Cet établissement devait être une entreprise privée, constituée avec un capital de 20 millions de yens et pouvant consentir des prêts jusqu'à concurrence d'une somme 10 fois aussi forte.

Les promoteurs du projet cherchaient à obtenir de l'Etat la

garantie d'un dividende de 5 % au profit des actionnaires, pendant les 10 premières années. Ce projet n'a pas encore été réalisé, du moins à notre connaissance.

Ainsi, de quelque côté que l'on se tourne, nous voyons que le législateur s'est efforcé de provoquer la création de banques pratiquant le crédit maritime hypothécaire. Nous avons même vu que dans certains pays où la marine de commerce est en faveur comme la Hollande ou l'Angleterre, ce mode de crédit est fort employé et justement apprécié.

Il nous reste à voir maintenant sur quelles bases des banques semblables pourraient être créées en France. Ce sera l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE V

BASES SUR LESQUELLES POURRAIT ETRE ÉTAYÉ

LE CRÉDIT MARITIME EN FRANCE

Après avoir exposé les moyens de crédit dont dispose l'armement étranger, nous allons étudier sous quelles formes pourrait être institué en France un organisme de crédit maritime, ayant pour but de procurer à l'armement national les capitaux dont il a besoin tant pour accroître le tonnage de sa flotte que pour son exploitation, capitaux qu'il faut demander à la masse des petits épargnants français.

Le problème peut être résolu de diverses façons : ou bien l'institution de crédit envisagée sera constituée librement par un groupe de financiers et fonctionnera sans le concours d'aucun appui gouvernemental ou autre, ou bien au contraire on peut admettre que des banques seront créées par l'Etat qui assumera le soin de leur direction, ou bien enfin il faut envisager la solution mixte d'un organisme créé librement et recevant l'appui moral et financier de l'Etat pour asseoir son crédit.

Nous examinerons d'autant plus facilement la valeur de chacune de ces modalités, si nous ne perdons pas de vue que le but cherché consiste à fonder un établissement d'une solidité à toute épreuve, jouissant d'un prestige assez grand pour donner au public français l'impression d'une pleine sécurité indispen-

sable à la vulgarisation du crédit maritime et au drainage des capitaux vers l'industrie des transports maritimes.

Crédit libre. — Qu'advierait-il tout d'abord d'une banque créée librement par un groupe de financiers pour pratiquer le crédit maritime ?

Cette institution aurait pour fonction de consentir aux armateurs des prêts d'argent garantis par des hypothèques que ceux-ci concéderaient sur leurs navires. Son succès dépendra entièrement de la faveur dont jouira l'hypothèque. Or nous avons vu que la réussite de celle-ci a été modeste et nous avons exposé les imperfections du régime hypothécaire actuel en France ; il est probable que tant qu'il n'y sera pas apporté d'améliorations sensibles, une banque fondée pour pratiquer le crédit hypothécaire et ne disposant d'aucun appui aura peu de chance de succès. L'exemple des trois banques fondées après la promulgation de la loi de 1874 n'est pas fait pour inciter à la création nouvelle de semblable entreprise.

Nous nous empressons d'ajouter que cet insuccès probable n'aurait pas pour seule cause les défauts de notre régime hypothécaire. Il est pour la société envisagée un autre motif de faiblesse, qui réside dans le but même pour lequel elle sera créée.

Nous ne devons pas perdre de vue en effet, qui si nous voulons réduire au minimum les charges du capital de la banque, en vue de procurer du crédit à bon compte à l'armement, il faudra de toute nécessité créer notre banque avec un faible capital. Il saute aux yeux que plus la rémunération à assurer aux actionnaires de la banque sera minime, moins les bénéfices de la société auront besoin d'être grands, et par conséquent plus le taux des prêts consentis pourra être diminué. Il s'en suit l'obligation de ne constituer la banque qu'avec un faible capital, si l'on

veut pratiquer des prêts à faible intérêt susceptible d'attirer les emprunteurs. Les financiers allemands l'ont si bien compris, qu'ils ont constitué en 1917 leurs banques de crédit hypothécaire maritime, avec un capital nominal notable, mais dont les actions ne sont libérées que d'un quart. Ils ont ainsi obtenu cet heureux résultat de réduire les charges du capital sans diminuer pour cela le champ d'action des institutions de crédit. C'est qu'en effet, si nous voulons constituer notre banque avec un faible capital, la conséquence directe de cette limitation du capital sera de restreindre le rôle de notre établissement, ce qui est à l'encontre du but que nous cherchons. La banque pourra, il est vrai, émettre des obligations maritimes, mais il est permis d'avoir quelques doutes sur la faveur que le public réservera à ces émissions. Nous avons dit quelle est la méfiance de nos capitalistes à l'égard du commerce maritime. Pour avoir quelques chances de succès, il importe de rendre les obligations très attrayantes ; une banque libre aura du mal à obtenir ce résultat.

Ainsi, le crédit maritime libre possède dans son organisation même un germe de faiblesse qui vient s'ajouter aux défauts de notre régime hypothécaire pour rendre son existence plus difficile.

Puisque le crédit pratiqué librement et individuellement ne paraît pas viable, il faut chercher à lui donner une assise plus solide ; peut-être pourrait-on édifier cet organisme sur la mutualité ?

Credit Mutuel. — C'est la mutualité qui fut prise comme base pour la constitution de l'institution fondée pour pratiquer le crédit maritime à la pêche. Créé par la loi du 23 avril 1906, modifié par les lois des 18 juin 1909 et 25 mars 1910, le crédit maritime mutuel n'a pas donné les résultats espérés. M. Le Bail, député, a notamment exposé à la chambre des députés les déceptions éprouvées à

ce sujet dans le monde des pêcheurs (Séance de la chambre des députés du 7 mars 1911).

Une des causes de cet échec fut certainement le fait que si cette législation autorisait les prêts individuels et collectifs à court terme et les prêts collectifs à long terme, elle était muette sur les prêts individuels à long terme. En effet, un membre d'une coopérative ne pouvait bénéficier d'un prêt à long terme, pour la construction d'un bâtiment, que si la coopérative empruntait et si tous ses membres s'obligeaient ainsi au remboursement des prêts à l'échéance ; il y avait là une lacune fondamentale de la loi. Il est impossible de demander aux membres d'une coopérative d'accepter la responsabilité conjointe et solidaire du remboursement d'un prêt, dont un ou plusieurs de leurs membres sont seuls à profiter.

La loi du 4 décembre 1913 a refondu entièrement cette législation et abrogé la loi antérieure sur la matière. Un décret du 12 avril 1914 a réglementé les conditions d'application de cette loi.

La guerre est survenue trop rapidement pour qu'il ait été donné d'apprécier les résultats de cette nouvelle législation.

Quelqu'ils soient dans l'avenir, nous estimons qu'excellent en ce qui concerne la navigation de petite pêche, le crédit maritime mutuel paraît à peu près impossible à réaliser pour la navigation commerciale, et cela pour les raisons suivantes :

L'idée dominante du crédit maritime mutuel est de disperser et de limiter les risques. Il importe pour la réussite de l'entreprise que les adhérents soient nombreux et les prêts de faible importance ; les opérations seront multiples et ne porteront que sur de petites sommes, pour que la défaillance d'un associé n'ait pas de trop graves conséquences pour les autres.

Ce principe ne peut, évidemment, pas être appliqué à l'arme-

ment national, qui, tout au contraire, a besoin de capitaux très importants réunis dans quelques mains.

D'autre part, l'individualisme a trop de vitalité dans les entreprises d'armement françaises, pour que celui-ci puisse se faire aisément à l'idée de la mutualité qui entraîne avec elle celle de la solidarité.

Nous ne croyons donc pas utile de nous arrêter plus longtemps à l'idée de constituer un crédit maritime mutuel pour la marine marchande, et d'examiner si les modalités de la loi de 1913 pourraient être appliquées au commerce, avec ou sans modifications.

Crédit d'Etat. — Puisque le crédit maritime ne semble pas pouvoir être organisé librement avec chance de réussite, ni individuellement ni sous la forme de la mutualité, nous sommes amenés à nous demander s'il ne serait pas opportun de recourir à l'aide de l'Etat.

Voyons comment celui-ci pourrait soutenir semblable institution.

Plusieurs hypothèses sont à envisager : ou bien l'Etat prendra directement l'affaire en mains, ou bien il ne fera que collaborer à l'œuvre privée, soit en accordant des subventions et en contrôlant l'entreprise, soit en coopérant directement avec celle-ci, soit en garantissant le paiement des intérêts.

Examinons successivement ces diverses hypothèses.

Et d'abord, est-il de bonne politique pour l'Etat de fournir des capitaux directement aux armateurs ?

Plusieurs arguments peuvent être mis en avant en faveur des prêts directs faits par l'Etat aux armateurs ; le principal consiste à dire que le développement de notre flotte de commerce est une question nationale au premier chef, et partant qui ne doit pas être négligé par les pouvoirs publics.

D'ailleurs, le fait pour l'Etat d'aider de son crédit des entreprises commerciales par l'octroi d'avances directes, n'est pas nouveau, bien que cette assistance n'ait jamais été que toute spéciale et non pas d'ordre général ; jusqu'ici, l'Etat n'a prêté son concours que dans des cas particuliers et pour une période de temps limité.

Nous pouvons citer la loi du 17 octobre 1830, qui a ouvert un crédit de 30 millions, affecté à des prêts au commerce et à l'industrie, non pas pour permettre l'extension des affaires, mais pour venir en aide aux négociants gênés ou embarrassés dans un moment de crise. Le remboursement des avances effectuées fut assez pénible, et lorsque le compte fut liquidé en 1891, le montant des créances irrécouvrables s'élevait à près de six millions.

Une autre loi, du 1^{er} août 1860, a ouvert un crédit de dix millions pour aider un établissement qui s'engagerait à prêter à l'industrie, en vue du renouvellement de son matériel. Si aucune banque ne se présentait pour bénéficier du crédit, 40 millions pouvaient être distribués en avances directes. C'est ce qui se passa. Au 31 décembre 1909, les créances irrécouvrables atteignaient 10.196.105 francs, soit 28 % des sommes prêtées.

Plus tard, 100 millions furent mis à la disposition du Trésor par la Banque de France, pour venir en aide aux victimes des inondations, et en vertu d'une loi du 18 mars 1910. Les 3/4 de cette somme étaient destinés aux commerçants et industriels, le dernier quart aux propriétaires des immeubles. Pour les commerçants et industriels, les prêts examinés par deux commissions ne pouvaient excéder les pertes subies, ni la somme de 5.000 francs par partie prenante. Le remboursement était prévu en quatre années. Les demandes n'ont pas atteint le cinquième du crédit ouvert, et, au mois de septembre 1915, les avances de la Banque de

France ne représentaient plus que 1.669.450 francs (Journal Officiel du 8 octobre 1915).

En outre, pendant la guerre, et en ce qui concerne spécialement le commerce maritime, le gouvernement, ému de la raréfaction inquiétante de notre tonnage, par suite des pertes dues à la guerre sous-marine, et comprenant toute l'importance de la question pour la nation, se préoccupa de fournir des capitaux aux armateurs.

Sur sa proposition, le Parlement entra résolument dans la voie du crédit à l'armement en votant la loi du 19 avril 1915.

Par cette loi, l'Etat français s'engageait à garantir au gouvernement britannique le paiement de la partie non-immédiatement exigible du prix de vente des navires à vapeur capturés, dont les armateurs français se rendraient adjudicataires. Cette garantie ne pouvait porter que sur 75 %, au maximum, du prix de vente, et sur les intérêts jusqu'au terme fixé pour le paiement. Elle devait être accordée dans chaque cas particulier par un arrêté pris par le ministre de la marine, après avis du ministre des finances.

L'armateur qui voulait bénéficier de cet avantage devait adresser une demande au ministre de la marine, accompagnée d'un acte de cautionnement devant s'appliquer au premier tiers de la somme prêtée par l'Etat et dont le souscripteur serait agréé par les ministres de la marine et des finances, et en outre de l'engagement pris par l'armateur de consentir à l'Etat français une hypothèque de premier rang sur le navire pour sûreté des deux autres tiers de ladite somme, et d'assurer le navire contre tous risques, y compris le risque de guerre, jusqu'au paiement de la somme garantie par l'Etat.

Les sociétés de navigation qui étaient leur propre assureur pouvaient être dispensées de cette dernière condition par décret spécial.

Enfin, l'armateur devait souscrire un engagement de payer une somme égale au montant du prix d'achat, si, au cours de la guerre et pendant une période de cinq années à dater de la signature du traité de paix, il transférait directement ou indirectement à un étranger, à une société étrangère ou à une société française dont le conseil d'administration ne serait pas composé conformément à l'art. 1^{er}, § 3 de la loi du 7 avril 1902, soit la propriété soit l'usufruit du navire acheté, ou seulement l'hypothèque de celui-ci, au profit des mêmes personnes ou sociétés.

Cet engagement également devait être garanti par une caution agréée par les ministres de la marine et des finances.

Pour l'application de cette loi, un arrêté ministériel fut pris le 2 mai 1915, suivi d'une circulaire en date du 6 juin de la même année. Ces deux actes précisaient les formalités à remplir par l'armateur qui voulait obtenir des avances de l'Etat ; il ne fallait pas moins de deux demandes, trois engagements et une déclaration ; le tout sur papier timbré. Ces pièces devaient être adressées au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, qui les transmettait pour examen et avis au ministre des finances ; ce n'est qu'au retour du dossier que le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande acceptait ou refusait la garantie, ce dont il informait l'armateur.

Cette loi avait été votée pour faciliter plus spécialement à l'armement français l'acquisition des prises britanniques.

Malheureusement, le gouvernement anglais ayant été amené par la suite à utiliser lui-même les vapeurs pris au lieu de les mettre aux enchères, la loi n'a eu qu'une portée pratique de plus restreintes ; 5 navires seulement d'une jauge brute totale de 12.864 tonneaux ont pu être acquis sous ce régime : le Frieda-Mahn, le Martha-Bockhalm, le Polkerris, le Senegambia et le Prinz-Adalbert.

Cependant, le gouvernement se rendait compte qu'il fallait prendre en la matière des mesures d'une portée générale. Dès le début de 1915, il avait envisagé l'acquisition d'une flotte de cargos d'une portée en lourd de 600.000 tonnes, par l'intermédiaire de la firme anglaise Harris et Dixon. Ce projet un moment abandonné fut repris en novembre 1915 sur des bases plus modestes ; il ne s'agissait plus que de 50 à 60 cargos d'une jauge brute totale d'environ 200.000 tonneaux. La gérance de cette flotte devait être confiée aux armateurs français, qui se seraient ligüés et auraient constitué « une Association nationale des armateurs français ». Ce projet échoua parce que la maison Harris et Dixon ne voulut pas y donner suite, pour le motif que la gérance de la flotte ne lui était pas réservée.

Après cet échec, le sous-secrétaire d'Etat prit l'initiative de faire une enquête dans l'armement français pour connaître l'aide dont celui-ci aurait besoin. Le comité central des armateurs consulta ses adhérents. L'opinion qui prévalut fut d'adopter une combinaison qui s'inspira notablement du régime de collaboration financière entre l'Etat et les armateurs prévu pour les achats des navires de prise britannique par la loi du 19 avril 1915.

En conséquence, le gouvernement déposait sur le bureau de la chambre des députés, et à la date du 16 janvier 1916, un projet de loi relatif aux avances à consentir aux armateurs. L'économie en était la suivante : un crédit de 100 millions était ouvert, sur le montant duquel, pendant les hostilités et les douze mois consécutifs à la signature du traité de paix, l'Etat pourrait consentir aux armateurs français agréés par le ministre de la marine, après avis du ministre des finances, des avances à 6 % d'intérêts, représentant une proportion plus ou moins élevée du prix d'achat des navires à vapeur acquis par lesdits armateurs. Cette proportion était

de 70 à 80 %, suivant que les attributaires possédaient déjà ou non une flotte d'une jauge brute minimum de 20.000 tonneaux. Le délai de remboursement était de trois ans pour les grandes entreprises, de quatre ans pour les petites, et de huit ans pour les armateurs de pêche. Certaines garanties étaient prévues en faveur de l'Etat ; d'abord, examen des navires par des experts avant le prêt, puis stipulation de cautions et d'hypothèques sur les navires.

A ce projet fut opposée tout d'abord une proposition de loi déposée par un groupe de socialistes de la chambre des députés, aux termes de laquelle l'Etat était autorisé à acquérir pour son propre compte, à l'étranger, des navires à propulsion mécanique de dix ans au plus, jusqu'à concurrence d'un crédit global de 200 millions, dont 70 millions au moins pour les unités neuves. Cette flotte devait être gérée par un organisme spécial, comprenant neuf fonctionnaires et trois délégués, désignés respectivement par les chambres de commerce, le comité central des armateurs et les inscrits maritimes.

En outre, trois contre-projets furent également déposés. Le 1^{er}, dû à M. André Hesse, élevait de 100 à 200 millions les crédits à prévoir, destinés à faciliter non seulement l'achat des navires à l'étranger, mais aussi la construction des bâtiments en France. Le 2^e, signé par un certain nombre de députés en majorité représentants des colonies, prévoyait entre autre innovation, l'affectation jusqu'à concurrence du quart du crédit fixé par ailleurs à 200 millions, à l'achat et à la construction de cargos, spécialement destinés au transport des marchandises entre la France et ses colonies. Enfin, le 3^e, signé par M. Espivent de la Ville Boisnet, se prononçait en faveur de la création d'un chantier national de construction navale, ou du moins de l'utilisation des établissements de ce caractère déjà existants pour la production en

série de cargos de 3.000 et de 6.000 tonnes. Il maintenait le chiffre du crédit à 100 millions.

Le projet du Gouvernement et les diverses propositions parlementaires furent l'objet d'un rapport de M. le Bail-Magnan, au nom de la commission de la marine marchande. Dans ce document l'honorable rapporteur fut amené à proposer de faire subir au projet un certain nombre de modifications, parmi lesquelles nous citerons notamment les suivantes : exclusion des armateurs de pêche bénéficiant de la loi, extension du régime des avances à la construction, élévation du crédit à 200 millions, etc...

Sur ces entrefaites M. Maurice Ajam, le 24 Juillet 1916, déposait sur le bureau de la Chambre une proposition de loi, aux termes de laquelle le Ministre de la Marine était autorisé à faire mettre immédiatement en construction 500 mille tonneaux de navires sur les chantiers français,

Comme le Ministre des Finances avait déclaré par ailleurs, ne pouvoir accepter la demande de crédit de 200 millions et s'était prononcé en faveur d'un chiffre transactionnel de 160 millions, la commission de la marine marchande pria M. le Bail-Magnan de rédiger un rapport complémentaire.

Ce document fut déposé sur le bureau de la Chambre le 28 octobre 1916 et fut accepté par M. Maurice Ajam, le 15 novembre 1916.

Le projet fut ensuite discuté, et les débats se terminèrent par un vote favorable le 29 décembre 1916.

Adopté par la Chambre des Députés, le projet de loi fut transmis au Sénat où il fut l'objet d'un nouveau rapport de M. Cabart-d'Anneville, et adopté le 30 mars 1917.

Les dispositions essentielles de cette loi promulguée le 13 avril 1917 sont les suivantes :

L'Etat est autorisé, à des conditions et sous des garanties bien déterminées, à consentir aux armateurs français de la métropole et des Colonies, dûment agréés par le Ministre compétent, au cours de la guerre et des dix huit mois qui suivront la signature du traité de paix, des avances représentant une partie des capitaux nécessaires à l'achat ou à la construction des navires à vapeur ; ces avances pourront atteindre un total de 160 millions de francs, soit 100 millions pour la construction et 60 millions pour l'achat.

Pour bénéficier des avances à la construction, les navires devront être construits sur des chantiers français, sauf autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics.

Le taux d'intérêt des avances est fixé à 6 % l'an. Une ristourne du tiers (2 %) sera accordée aux armateurs pour toute la période pendant laquelle ils auront pratiqué avec leurs navires la navigation coloniale ; elle sera payée partie par l'Etat, et partie par les Colonies. Celles-ci pourront en outre garantir aux entreprises qui pratiqueront les navigations coloniales, un minimum d'intérêt moyennant en retour partage des bénéfices au-delà de 8 % du capital.

Les avances ne pourront excéder 50 % ou 70 % du prix d'achat ou de construction des bâtiments, suivant qu'il s'agit d'entreprises qui possèdent ou non une flotte d'une jauge brute totale supérieure à 20.000 tonneaux. Elles seront calculées sur la valeur fixée par les experts de l'Etat.

Le délai de remboursement des avances est au maximum de cinq ans. Aucune avance ne sera accordée si le navire n'obtient pas des sociétés de classification la cote n° 1.

Le navire étranger acheté avec le concours pécuniaire de l'Etat devra être immédiatement francisé.

Pour être admis à bénéficier des dispositions de la loi, les armateurs devront adresser une demande motivée, spécifiant à quelle nature de trafic ils entendent affecter leur navire ; donner caution des avances à recevoir, prendre l'engagement d'assurer leur navire contre les risques de guerre avec délégation au profit de l'Etat, et consentir à ce dernier une hypothèque de premier rang pour sûreté des avances. Pour les bâtiments en construction, l'adhésion des constructeurs à cette hypothèque devra être apportée.

La caution pourra être remplacée par une hypothèque de premier rang prise sur les autres navires appartenant à l'armateur.

Il sera satisfait aux demandes d'avances dans l'ordre de leur arrivée.

Les avances ne seront accordées que sur déclaration favorable de la chambre de commerce du lieu du domicile de l'armateur, complétée par un avis motivé du service local de l'Inscription Maritime.

L'armateur devra souscrire un double engagement concernant la vente du navire et le service auquel celui-ci sera affecté.

D'une part, le navire ne devra point être transféré directement ou indirectement à un étranger ou à une société française dont le conseil d'administration n'est pas composé conformément à la loi du 7 avril 1902, en propriété pleine ou en usufruit ; est assimilée au transfert de propriété ou d'usufruit la concession d'hypothèque. Faute de se conformer à ces prescriptions, l'armateur sera tenu de payer à l'Etat une indemnité égale au prix total d'achat du navire.

D'autre part, tout bénéficiaire d'avances devra s'engager,

sauf autorisation spéciale du ministre des travaux publics et des transports, à effectuer au moins les trois quarts du transport des marchandises par ces navires, à destination ou en provenance de la France, des colonies françaises et des pays de protectorat ; le dernier quart des chargements pourra être fait par tolérance de ou pour les pays neutres ou alliés. Cet engagement comporte une durée de deux ans. En cas d'inobservation, l'armateur devra payer au Trésor une somme égale au double du montant des frais perçus par les chargements effectués contrairement aux dispositions qui précèdent.

Ces deux engagements devront être garantis par une caution agréée du ministre des finances.

Pour l'application de cette loi fut pris le décret du 12 mai 1917, qui fixa les délais dans lesquels les navires devront être construits, savoir : de dix huit à trente mois ; détermina la limite d'âge de navires susceptibles d'être achetés ; dix ans pour les charbonniers, sept ans pour les autres bâtiments ; énuméra les pièces à fournir à l'appui des demandes, et régla la procédure à suivre pour l'obtention des avances.

Enfin, à la date du 16 mai 1917, le ministre de la marine a précisé dans une circulaire le rôle des administrateurs de l'inscription maritime, quant aux avis que ces officiers sont appelés à émettre, touchant les demandes d'avances, et indiqué les règles auxquelles doivent être soumises la désignation des experts et l'exécution par ces derniers de leurs diverses missions.

En raison des circonstances, la loi est restée à peu près inopérante ; l'achat des navires étrangers était rendu singulièrement difficile pendant la guerre, par suite de l'interdiction

des transferts de pavillon ou des ventes, édictées par la plupart des législations étrangères.

En outre, les armateurs ne pouvaient pas accepter les délais particulièrement longs qui leur étaient demandés par les constructeurs français, dont les chantiers étaient aussi peu pourvus de matière première que de main-d'œuvre, et qui travaillaient principalement pour le département de la guerre en fabricant des munitions.

Depuis la signature du traité de paix, une autre tentative a été faite par l'Etat pour apporter son crédit à l'armement à la pêche. La loi du 19 juin 1920 a autorisé le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande à engager dans la limite d'une somme totale de 200 millions de francs, des dépenses applicables au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime, y compris l'écoulement des produits de la pêche. Cette somme devait s'appliquer pour 50 millions aux flottilles de pêche et de transport des produits de pêche, pour 115 millions aux ports de pêche, et pour le complément, soit 35 millions aux usines diverses, frigorifiques ou autres, utilisant les produits de la pêche. Un cahier des charges précise les conditions dans lesquelles les navires devront être cédés, et indique le mode d'exercice du contrôle de l'Etat, ainsi que la base des redevances ou des participations aux bénéfices qui pourront être stipulés au nom de l'Etat. Cette loi est de date trop récente pour qu'on puisse en apprécier aujourd'hui les effets et avoir une opinion sur son opportunité.

Tels sont les essais faits par l'Etat pour aider financièrement l'armement commercial. Quels qu'intéressants qu'ils soient, ils ne permettent cependant pas de conclure à l'avantage qu'il y aurait à persévérer dans cette voie. Les lenteurs administratives

ne se concilient point avec les besoins de rapidité du commerce. Les négociants doivent prendre pour la conduite de leurs entreprises des solutions promptes, ils ne sauraient attendre sans de graves préjudices les longs délais qui sont une des caractéristiques des décisions de l'administration.

D'autre part, pour se garantir du remboursement de ses prêts, l'Etat impose de trop nombreuses formalités, dont certaines ont pour effet de rendre malaisée l'obtention du crédit qu'il concède, telle est en particulier l'obligation de fournir une caution. Ce faisant, l'Etat retire d'une main ce qu'il donne de l'autre. Il est indubitable que si l'armateur peut se procurer une caution, c'est qu'il possède du crédit en banque ; dans ces conditions, il n'est pas interdit de se demander quelle est l'utilité du Crédit d'Etat.

Ces diverses raisons nous amènent à penser que ce n'est pas là la vraie formule de réalisation du crédit maritime hypothécaire.

La guerre nous a donné d'assister à une intrusion quasi-générale de l'Etat, dans les fonctions économiques de la nation ; nous avons eu l'Etat importateur de charbon, de céréales, de viande frigorifiée, d'essence, nous avons même eu en dernier lieu l'Etat armateur, chacun connaît aujourd'hui les résultats financiers désastreux obtenus dans ces diverses branches, et personne ne pourrait se faire facilement à l'idée de voir l'Etat banquier.

Dans le rapport qui précède le projet de loi déposé sur le bureau de la Chambre des députés le 24 décembre 1920, au sujet de la gestion de la flotte d'Etat, M. Bignon, sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, reconnaît d'une façon formelle l'incompétence de l'Etat armateur. « L'Etat, y est-il dit, n'est pas organisé

pour exploiter avec profit ; il lui devient impossible, en présence de la baisse des frets, de conserver la légère marge de bénéfices qui paraît assurée aux entreprises commerciales, et il semble que le déficit à prévoir pour la continuation de l'exploitation de la flotte d'Etat pourrait atteindre un total inquiétant pour la bonne économie du budget ». On ne saurait recueillir une opinion plus autorisée.

Si l'Etat n'a pas pu obtenir de bons résultats dans les affaires maritimes, comme dans toutes celles qui touchent spécialement au commerce national, il ne pourrait en être autrement pour les affaires de finances qui sont parmi les plus complexes et les plus difficiles ; mieux vaut certainement que l'Etat s'abstienne d'y prendre part. Les questions d'argent seront toujours mieux traitées et avec beaucoup plus de régularité par les particuliers que par l'Etat qui, d'ailleurs, éprouverait inévitablement de grandes difficultés à recouvrer les créances en souffrance.

Du fait que le crédit d'Etat semble d'une réalisation difficile, cela n'entraîne pas comme conséquence que nos gouvernants se désintéressent du crédit maritime en France. L'Etat pourra avoir une influence bienfaisante en apportant aux banques maritimes l'appoint de son crédit.

On peut envisager plusieurs modalités de ce concours, qui sont autant de stades différents entre le Crédit libre et le crédit d'Etat.

Garanties d'intérêt. — A l'instar de ce qui a été fait pour les grandes compagnies de chemins de fer, l'Etat pourrait procurer aux principales compagnies de navigation le bénéfice de la garantie d'intérêt. En dégageant les spéculations de tout aléa, ce système habituerait le public à confier son argent aux com-

pagnies de navigation et faciliterait ainsi considérablement l'obtention du crédit nécessaire aux sociétés d'armement.

Cette idée présente certainement de grands attraits, et tous les arguments que l'on a fait valoir en sa faveur lors de son adoption pour les entreprises de chemin de fer pourraient être reproduits ici pour les transports maritimes ; mais son adoption n'irait pas sans de graves inconvénients.

D'une part, alors que nous n'avons, en France, que cinq compagnies de grands chemins de fer d'intérêt général, il existe, au contraire, une multitude de sociétés de navigation. La garantie d'intérêt ne pourrait évidemment pas être accordée à toutes ces compagnies ; n'en profiteraient que les plus grandes, dont l'Etat doit se faire le protecteur pour le développement de la richesse nationale. Or, tel n'est pas le but que nous cherchons à atteindre. Nous voulons créer une institution de crédit maritime qui ne soit pas l'apanage de quelques gros privilégiés. L'armement national, grand ou petit, doit pouvoir en user.

D'autre part, étant donnée l'importance considérable des obligations de toute nature qui incombent à l'Etat à l'heure actuelle, et les lourdes charges que les garanties d'intérêt ne manqueraient pas de causer au budget, il est peu probable que celle-ci puisse être présentée avec chance de succès comme représentant une modalité de choix du crédit maritime. Déjà, d'ailleurs, dans le domaine du crédit au commerce et à l'industrie, le Sénat a écarté d'une façon très nette l'organisation du crédit à long terme, par la voie du crédit à l'industrie et au commerce de France et des banques de participation industrielle et commerciale qui risquaient de mettre en cause la responsabilité pécuniaire de l'Etat et d'aggraver inopportunément les charges du budget ; un même accueil serait certainement

réservé à un système de protection maritime, qui aurait pour effet d'engager directement les finances publiques sans limitation.

Coopération de l'Etat. — Est-ce à dire qu'au lieu de jouer le rôle de banquier ou de protecteur de l'armement, l'Etat pourrait prendre une part directe à la gestion des entreprises de transport maritime?

Le problème ainsi posé est extrêmement varié et laisse le champ libre à des combinaisons multiples.

L'intervention de l'Etat peut se manifester soit sous la forme d'avance de capitaux remboursables, système adopté par l'Angleterre, soit sous celle d'association ou de co-propriété pure et simple, avec prise d'intérêt dans l'exploitation, etc.

La coopération de l'Etat dans les entreprises industrielles ou commerciales soulève des questions très ardues et épineuses, car elle tend à remplacer et quelquefois même à supprimer l'initiative privée. Elle apparaît comme un acheminement vers les monopoles d'Etat.

Les objections que nous avons faites à la pratique directe du crédit maritime par l'Etat, trouvent ici leur place pour ce mode d'organisation de crédit. Il est dangereux de lier financièrement l'Etat à la vie économique du pays, et nous ne sommes pas plus partisans de sa participation aux entreprises de transport maritime, que nous ne l'avons été de le voir se faire le directeur de ces industries.

Crédit privé et subventionné. — Nous avons exposé les faibles chances de succès du crédit maritime organisé librement, nous avons précisé les dangers fiscaux du crédit organisé par l'Etat, il nous reste à examiner une solution mixte où les

banques de crédit maritime seraient fondées librement par des financiers et recevraient ensuite l'aide de l'Etat, sous la forme de subventions, avec la condition qu'elles seraient autorisées et contrôlées par l'Etat. C'est ce système qui a été choisi en 1852, au moment où furent créées les premières sociétés de crédit foncier.

On peut envisager de la même façon la constitution de sociétés de crédit hypothécaire maritime, fondées avec l'autorisation du ministre des finances et du sous-Secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande, fonctionnant sous leur contrôle, et qui auraient pour objet unique ou partiel d'effectuer des prêts garantis par une première hypothèque sur des navires construits ou en construction, sur des immeubles ou des outillages fixes à destination maritime, les uns et les autres préalablement assurés contre tous risques. Ces prêts ne pourraient excéder une certaine partie du gage dont le taux minimum serait fixé par les statuts.

L'emprunteur acquitterait sa dette par annuités, dont le montant comprendrait les intérêts échus et une certaine somme, pour l'amortissement des prêts ; il pourrait se libérer aussi par anticipation sous des conditions précisées à l'avance.

En cas de non paiement d'annuités, la société de crédit pourrait recourir, pour rentrer dans ses avances, aux moyens d'exécution forcée, saisies et ventes, conformément aux dispositions des articles 197 et suivants du Code de commerce, et 17 et suivants de la loi de 1885, sur l'hypothèque maritime.

Les sociétés se procureraient les capitaux qu'elles prêteraient aux armateurs pour l'émission de titres, lettres de gage ou obligations navales, nominatives ou au porteur, portant intérêts au profit des souscripteurs, et remboursables par voie d'amortissement dans un délai déterminé par les statuts. Leur montant ne pour-

rait dépasser le montant total des prêts consentis par les sociétés, En outre, les sociétés pourraient recevoir de l'Etat une subvention annuelle proportionnée au montant des prêts.

Les sociétés de crédit maritime jouiraient enfin, pour la sûreté et le recouvrement de leurs avances, de tous les droits et privilèges accordés aux sociétés de crédit foncier par les articles 19 et 42 du décret du 28 février 1852.

Le principe de l'organisation des sociétés de crédit hypothécaire maritime étant admis, la question se posera de savoir s'il y a lieu de créer une ou plusieurs sociétés de ce genre, et dans l'hypothèse d'une société unique, s'il serait expédient d'instituer de toutes pièces un établissement nouveau comparable à la Banque de France, ou au Crédit Foncier de France, en un mot une banque spéciale de crédit maritime, ou s'il serait suffisant de rattacher la banque maritime à un établissement financier déjà existant, de préférence le Crédit Foncier.

Les partisans de l'unité de banque sont nombreux. L'histoire montre qu'aussitôt la promulgation du décret du 28 février 1852, prévoyant que des sociétés de crédit foncier restreintes à des circonscriptions territoriales déterminées pourraient se créer en France, sur autorisation du Président de la République, rendue par décret du Conseil d'Etat, trois sociétés de crédit foncier vinrent immédiatement à se former : la Banque Foncière de Paris, pour le ressort de la Cour d'appel de Paris, la Banque Foncière de Marseille, pour le ressort de la Cour d'Aix, la Banque Foncière de Nevers, pour les départements de la Nièvre, du Cher et de l'Allier.

D'autres sociétés étaient sur le point de se créer, lorsque le gouvernement, craignant qu'en raison des conditions particulières de la dette foncière dans toutes les régions certaines ban-

ques provisoires ne vinssent à rencontrer des difficultés pour leur établissement, notamment en ce qui concerne le placement de leurs actions, et pensant qu'une banque centrale jouirait d'un meilleur crédit, autorisa, par décret du 10 décembre 1852, la Banque Foncière de Paris à incorporer les banques de Marseille et de Nevers, et à devenir, sous le titre de Crédit Foncier de France, la véritable Banque Nationale de la propriété immobilière de France.

L'histoire du Crédit Foncier ne peut-elle pas servir de guide pour l'institution du crédit hypothécaire maritime ? Les motifs invoqués en 1852 pour réunir en une seule banque les trois banques foncières alors existantes, conservent encore actuellement toute leur valeur ; ils ne sont nullement particuliers aux domaines fonciers, et s'appliqueraient avec la même force aux institutions du crédit maritime.

Cette idée a des partisans qui ne se contentent pas de préconiser une banque unique. Ils pensent également qu'il serait utile, pour le crédit maritime, de rattacher cette institution au Crédit Foncier de France, non seulement pour des raisons d'économie et d'expérience générale, mais aussi et surtout pour les motifs de solidité, sécurité, confiance et prestige, dont le Crédit Foncier de France offre le gage, et qui profiteraient au même de gré au crédit à l'armement.

L'organisation du crédit hypothécaire maritime sur ces bases paraît séduisante ; les sociétés qui seraient ainsi créées fonctionneraient librement, et l'ingérence de l'Etat y sera réduite au minimum, bien que l'efficacité de son concours reste entière. A notre avis, c'est certainement cette modalité qui semble la plus tentante.

On pourrait, il est vrai, formuler des objections quant à la

constitution d'une banque unique et à son rattachement au Crédit Foncier,

En effet, dira-t-on, si vous accordez le monopole des prêts à une banque, vous encourez le risque de rétrécir le marché de l'argent pour les affaires maritimes. Quand le Crédit Foncier émettra des obligations maritimes, le public se contentera de faire confiance à l'établissement financier, mais il continuera à ignorer les questions maritimes. On prêterà au Crédit Foncier et non à l'armement. On ne créera pas le mouvement d'opinion, qui seul peut entraîner les masses vers les entreprises de transport maritime.

En deuxième lieu, on objectera peut-être que le crédit maritime privé et subventionné comporte dissociation du crédit à long terme et du crédit à court terme. Le service maritime du Crédit Foncier fournira des fonds pour la constitution d'une flotte, pour l'achat d'un navire, mais procurera-t-il les fonds de roulement nécessaires à l'exploitation ? L'armateur ne sera-t-il pas contraint de recourir à une banque ordinaire, auquel cas les affaires financières maritimes seraient coupées en deux ; il y aurait là un danger. Pour qu'un établissement financier s'intéresse d'une manière sérieuse aux affaires d'armement, il est nécessaire qu'il puisse les embrasser dans leur ensemble au lieu de n'en voir qu'une partie. Il n'est pas douteux qu'un banquier qui aura contribué à créer une entreprise maritime, sera mieux disposé à lui prêter son appui pour la faire vivre et prospérer, que s'il est seulement sollicité en vue d'opérations d'escompte et en vue d'une ouverture de crédit à court terme.

D'autre part, et quant au rattachement de la banque au Crédit Foncier on peut objecter que le prêt hypothécaire maritime

présente plus d'affinité avec les opérations de banque qu'avec les prêts hypothécaires sur des immeubles et, par suite qu'il se trouverait mieux à sa place dans les comptoirs financiers qu'au Crédit Foncier ou dans tout autre établissement doté d'un monopole. L'argent emprunté sur des navires a toujours une destination commerciale, il doit servir à la constitution ou à l'exploitation d'une flotte. Très rarement, au contraire, l'hypothèque immobilière répond à un but commercial ; évidemment, il peut en être ainsi, mais on peut dire que ces cas constituent l'exception, et que le plus souvent les fonds empruntés sur des immeubles ne sont pas employés à des actes de commerce.

Ces diverses objections ne résistent pas à un examen sérieux. Rien dans les statuts ne s'oppose à ce que le Crédit Foncier ne prête à court terme et d'autre part il est inexact de dire que les prêts effectués par cette banque ne revêtent pas un caractère commercial. Le plus souvent ceux-ci ont servi à faire édifier des immeubles de rapport à Paris. On ne saurait nier le caractère commercial de ces opérations.

De plus, il est dans cette organisation un élément certain de succès, que l'on ne peut négliger, c'est la sécurité. Elle n'est certes pas à dédaigner, surtout lorsqu'il s'agit d'organiser un établissement de crédit, c'est à-dire un organisme où la confiance doit jouer le premier rôle. Mais il ne semble pas impossible que cet avantage soit également acquis à des banques privées, autres que le Crédit Foncier, dont le fonctionnement serait étroitement surveillé par l'Etat.

C'est cette idée du crédit maritime contrôlé et subventionné qui a été retenu par M. de Monzie dans le projet qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre des députés pour l'organisation, en France, du crédit maritime hypothécaire, projet que nous allons étudier dans le chapitre suivant.

CHAPITRE VI

ÉTUDE DU PROJET DE M. DE MONZIE

Le 7 mai 1915, M. de Monzie déposa sur le bureau de la chambre des députés une proposition de loi tendant à l'organisation du crédit hypothécaire maritime en France. Le but cherché était d'inciter les armateurs français à accroître le tonnage de leur flotte en leur procurant un moyen d'obtenir du crédit à bon marché.

Pour ce faire, M. de Monzie a étayé sa conception sur l'hypothèque maritime. Son projet n'est qu'une extension au profit des armateurs de ce qu'avait créé le décret de 1852 pour les propriétaires fonciers.

Dans l'exposé des motifs qui précède ladite proposition, l'honorable député met en parallèle le crédit hypothécaire maritime avec le crédit foncier. A son avis, l'analogie entre les deux modes de crédit est fondamentale. « Il serait facile, dit-il, de justifier qu'en définitive, il y a identité de problème. Même problème, même solution..... Il y a tout à construire ou à reconstruire. Où trouver des capitaux ? Dans les banques privées ? Ce n'est pas la peine d'y songer. Hier, c'était presque impossible ; demain, ce sera absurde. Le crédit de l'Etat, seul, peut promettre le miracle de notre renaissance maritime..... Je propose qu'on fasse en 1915,

pour l'armateur, ce qu'on a fait en 1852 pour le propriétaire foncier : une banque hypothécaire nationale ».

M. de Monzie expose aussi dans quelles circonstances le Crédit Foncier fut créé pendant la révolution de 1848 ; il en tire la conclusion que l'état de guerre ne doit pas être un motif suffisant pour écarter ce gros travail législatif.

Il précise les difficultés du problème, notamment l'obligation d'avoir des délais d'amortissement plus courts que ceux admis par le Crédit Foncier. L'immeuble demeure, le navire passe. Le bien foncier doit, en principe, augmenter de valeur avec les améliorations faites par le propriétaire ; au contraire, le navire est un outil qui s'use et qui diminue rapidement de valeur. Si l'on peut envisager l'amortissement de prêts sur immeubles en 30, 50, 75 années, en ce qui concerne le navire, l'opération ne devra pas demander plus de 15 ans environ.

A son gré, cette institution ne peut être créée par l'Etat ; ce serait folie que de lui confier cette mission. Il faut provoquer les initiatives privées, les encourager par un régime de liberté et de protection. M. de Monzie nous prévient, d'ailleurs, qu'il préfère ne pas délimiter législativement la forme que doivent revêtir les banques destinées à pratiquer le crédit hypothécaire maritime. « A la faveur de la liberté, dit-il, toutes les combinaisons si variées et si souples d'assurance, de prêt et de mutualité, tous les systèmes d'association entre prêteurs et emprunteurs, de partage, de responsabilité et de bénéfice, entre capitalistes et armateurs, pourront s'essayer et se développer. C'est parmi cette excitation d'idées et cette concurrence de systèmes que naîtra certainement la formule la meilleure du crédit hypothécaire maritime » A l'appui de cette assertion, M. de Monzie invoque l'histoire des conditions dans lesquelles le Crédit Foncier s'est constitué.

Il déclare, enfin, qu'il s'est inspiré largement du décret de 1852, autorisant la création de sociétés de Crédit Foncier en France, pour la mise en pratique de ses idées sur le crédit maritime et pour la rédaction de la proposition que nous allons examiner.

Celle-ci comprend en premier lieu un groupe de deux articles définissant quelles sont les sociétés envisagées, puis trois chapitres qui traitent successivement : le premier, des obligations des sociétés, le second, des avantages financiers qui leur sont accordés, et le troisième, des privilèges juridiques qui leur sont réservés.

Définition. — Au lieu de préciser quelles sociétés de crédit hypothécaire maritime jouiront des subventions financières et des privilèges juridiques organisés par la loi, l'article 1^{er} nous apprend seulement que les dites sociétés devront satisfaire à certaines conditions, tout en restant régies par les lois et règlements ordinaires sur les sociétés commerciales.

N'en soyons point surpris, puisque M. de Monzie nous a prévenu de sa préférence pour que la forme définitive des sociétés provienne de l'expérience.

C'est ainsi que le législateur a procédé lors de la création du Crédit Foncier. Mais, la situation en 1920 est autre qu'en 1852. L'expérience que l'on a aujourd'hui du fonctionnement des institutions de crédit est bien plus grande qu'au moment de la création du Crédit Foncier. L'organisation du crédit maritime pourrait être inspirée de celle du Crédit Foncier actuel, puisque l'auteur de la proposition reconnaît lui-même la similitude qui existe entre ces deux modes de crédit. Rien ne s'opposerait donc à ce que l'on tente d'instituer le crédit maritime sur le même modèle, et à ce que les formes de la nouvelle société soient délimitées par le législateur.

Nous verrons plus loin que, si M. de Monzie n'a pas cru devoir adopter cette méthode, c'est qu'il a préféré remettre au gouvernement le soin d'apprécier la valeur et l'opportunité des sociétés dont la constitution sera sollicitée.

L'article 2 précise quelles sont les sociétés envisagées quant à leur but. Il ne s'agira que des sociétés « qui ont pour objet unique ou partiel d'effectuer des prêts garantis par des hypothèques sur des navires construits ou en construction, sur des immeubles à destination principalement maritime, et sur des outillages fixés au sol et également à destination maritime ». Ainsi, M. de Monzie ne considère l'opération de prêts qu'à l'égard des sûretés qui doivent l'accompagner. Il n'est rien dit du but dans lequel le prêt est consenti. Les faveurs de la loi seront accordées, quelque doive être la destination des fonds provenant de prêts d'argent, pourvu que l'hypothèque porte sur un navire ou sur un immeuble à destination maritime.

Peut-être n'eut-il pas été sans intérêt de préciser que le prêt devait être consenti soit pour l'achat ou la construction d'un navire, ou son exploitation. Avec la rédaction actuelle de la proposition, la banque pourra prêter pour un usage terrestre et bénéficier en même temps des avantages de la loi, si on lui procure une hypothèque sur un navire. Ce n'est évidemment pas le but de l'auteur de la proposition de loi, qui recherchait surtout un moyen de pousser à la reconstruction de notre flotte de commerce.

Ces principes posés, la proposition traite dans trois chapitres des obligations imposées aux sociétés, des avantages financiers qui leur sont procurés par l'Etat, et, enfin, des privilèges juridiques dont elles bénéficient pour le recouvrement et la sûreté de leurs gages.

1^{er} Chapitre. — *Obligations des Sociétés.* — La constitution

des sociétés qui voudront pratiquer le crédit hypothécaire maritime n'est pas libre. Pour qu'elles puissent bénéficier des avantages prévus, les sociétés doivent être autorisées et leurs statuts approuvés par décret contresigné du ministre de la marine et du ministre des finances.

C'est le régime d'autorisation préalable qui était en vigueur pour les sociétés par actions avant la loi de 1867.

N'y a-t-il pas là contradiction avec l'idée de liberté qui est à la base de la constitution des sociétés, suivant les déclarations de M de Monzie, dans son exposé des motifs ? Qui dit autorisation préalable ne dit pas liberté. L'histoire des sociétés par actions, en France, est là pour nous en convaincre. N'est-il pas à craindre que le gouvernement n'accorde des faveurs à certains au détriment des autres, et qu'il n'autorise la constitution des sociétés pour des motifs tout autres que ceux qui devraient le guider, à savoir : l'appréciation de la compétence et de l'autorité du crédit des fondateurs de la société, ainsi que du soin apporté à la rédaction des statuts, et de la sécurité qui en résultera pour les parties intéressées. Il faut prévoir que le gouvernement ne manquera pas de refuser l'autorisation à raison du peu d'honorabilité des fondateurs, de leur crédit politique restreint, des vices ou des lacunes des statuts, ou de tous autres motifs. Ce sera non pas le régime de la liberté, mais celui de l'arbitraire. Les clauses des statuts ne seront point établies librement par les fondateurs ; ne seront admises que celles qui plairont au gouvernement, et il y aura là une entrave au progrès, car, très certainement, les ministres exigeront ou rejetteront toujours les mêmes clauses.

Puisque le but poursuivi par M. de Monzie est de permettre au gouvernement une limitation judicieuse du nombre des sociétés selon les besoins de l'armement, pourquoi ne pas remettre au lé-

gislateur le soin de réglementer les conditions de la constitution des sociétés qui pratiqueront le crédit maritime ? Au lieu que ce soit le gouvernement qui limite le nombre des sociétés de crédit hypothécaire maritime, et qui n'autorise au début qu'un seul grand établissement, mieux vaudrait peut-être que le législateur décide par avance qu'il pourra être créé une seule institution de crédit hypothécaire maritime, et qu'il en fixe les formes.

On ne pourrait opposer à cette méthode une soi-disant préférence pour l'idée de liberté préconisée par M. de Monzie, et qui, dans son esprit, doit provoquer « toutes les combinaisons si variées et si souples d'assurance, de prêt et de mutualité, tous les systèmes d'association entre prêteurs et emprunteurs, de partage, de responsabilité et de bénéfice, entre capitalistes et armateurs ». Il n'y a là que des mots sans aucune portée pratique sous le régime de l'autorisation préalable.

Après avoir indiqué les conditions de la constitution des sociétés de crédit hypothécaire maritime, la proposition de loi détermine les modalités de leur fonctionnement, et précise dans quelles conditions les prêts pourront être effectués.

Fonctionnement des sociétés.— En ce qui concerne leur fonctionnement, nous relevons plusieurs obligations à la charge des sociétés.

1°. — Déposer à la caisse des dépôts et consignations les valeurs figurant à l'actif du bilan spécial aux opérations hypothécaires (art. 11).

2°. — Tenir un compte spécial pour les prêts hypothécaires maritimes, si les sociétés effectuent d'autres opérations (art. 5).

3°. — Subir la surveillance de leur comptabilité par des commissaires du gouvernement, nommés par les ministres de la marine et des finances (art. 4).

4°. — Affecter par priorité l'ensemble de l'actif à balancer le

passif des opérations hypothécaire en cas de liquidation volontaire ou forcée (art. 12).

Reprenons chacune de ces obligations.

L'article 11 de la proposition stipule que les valeurs figurant à l'actif du bilan des opérations hypothécaires, seront versées à la caisse des dépôts et consignations.

Cette disposition est extrêmement sévère. Si nous envisageons une société de crédit n'effectuant que des prêts hypothécaires maritimes, c'est son fonds de roulement tout entier qui sera ainsi déposé à la caisse des dépôts et consignations. Quelle sera alors la liberté d'action de cette banque ? Comment pourra-t-elle effectuer des avances aux armateurs, si son actif liquide est détenu par un organisme administratif qui ne recevra et ne rendra les valeurs qu'après l'accomplissement de multiples formalités et l'attente de délais très longs ? Il est difficile d'imaginer que cette condition puisse être acceptée par les financiers qui voudront créer une société de crédit hypothécaire maritime. L'activité de cette banque, comme de toutes les entreprises du même ordre, dépendra, en effet, de la disponibilité de ses capitaux. Nos financiers français ont toujours eu le souci d'assurer la mobilité de leurs capitaux, et ils ne l'ont jamais regretté jusqu'ici.

En astreignant les banques de crédit hypothécaire maritime à cette obligation, M. de Monzie a voulu accroître la valeur du titre qui sera détenu par le porteur d'obligations navales ; il a cherché à étayer solidement le nouvel établissement financier pour augmenter son crédit dans le public. Il est en effet désirable que la banque inspire toute confiance, pour attirer vers l'industrie des transports maritimes les capitaux, surtout ceux qui sont détenus par les petits épargnants, très nombreux en France, ignorant tout des choses de la mer, et par suite, pleins de méfiance.

Mais ce n'est pas une raison suffisante pour faire une œuvre susceptible d'aucun développement. Il est parfaitement inutile de réglementer la constitution de sociétés qui seront dans l'impossibilité d'effectuer les opérations en vue desquelles elles ont été créées. Au lieu de les astreindre à déposer tout leur actif à la Caisse des Dépôts et Consignations, il suffirait peut être de limiter cette obligation aux valeurs qui figurent à leur fonds de réserve.

La seconde obligation imposée aux sociétés de crédit hypothécaire maritime consiste à tenir une comptabilité spéciale pour les prêts hypothécaires maritimes, si lesdites sociétés effectuent d'autres opérations.

Cette disposition fait l'objet de l'article 5 de la proposition de loi.

Son opportunité est certaine. Nous avons vu précédemment que les banques de crédit maritime, constituées après la promulgation de la loi de 1874 s'étaient peu ou point occupées des questions maritimes. La banque maritime fit seule exception, et nous avons pu constater que les résultats de son fonctionnement furent satisfaisants tant qu'elle s'en tint aux affaires maritimes ; sa déconfiture ne s'est produite que lorsqu'elle a voulu sortir de sa sphère régulière d'action. Il importe d'éviter le retour de choses semblables pour ne pas assister de nouveau à la déconfiture de sociétés constituées en vue de soutenir financièrement l'industrie des transports maritimes, déconfiture due à la participation de ces banques à des entreprises qui n'ont pas un caractère maritime. Il est donc habile de prévoir que les opérations de prêts hypothécaires maritimes figureront à une comptabilité spéciale. On évitera qu'une ou plusieurs sociétés constituées après la promulgation de la loi nouvelle, profitant de l'enthousiasme

du moment, ne recueillent des capitaux importants, soi-disant destinés à des affaires maritimes, et qui s'envoleront dans toutes sortes d'entreprises pleines d'aléas, n'ayant aucun rapport avec la mer. Une comptabilité spéciale permettra de se rendre un compte exact de l'importance des opérations hypothécaires maritimes qui seront pratiquées par ces banques.

M. de Monzie ne se contente pas de poser ce principe, il veut aussi que comptes et bilans soit dressés conformément à des comptes types, rédigés par les deux ministres compétents. Ceci se comprend moins. Puisque M. de Monzie est partisan de la liberté, il serait peut-être préférable de laisser les sociétés organiser leur comptabilité à leur guise ; l'expérience dira la meilleure méthode.

La troisième obligation imposée aux sociétés est la surveillance de leur comptabilité par des commissaires du gouvernement, nommés par les ministres de la marine et des finances. Le projet ne dit pas comment ces fonctionnaires exerceront cette surveillance.

Quant à la quatrième et dernière obligation, relative au fonctionnement des sociétés envisagées, elle se trouve précisée dans l'article 4 de la proposition, qui décide qu'au cas de liquidation forcée, l'ensemble de l'actif devra être affecté en premier lieu à balancer le passif des opérations hypothécaires. Désirant par dessus tout créer une situation favorable aux porteurs de lettres de gage, M. de Monzie a été amené à leur faire cette situation privilégiée. On peut se demander, dans ces conditions, si les sociétés envisagées ne rencontreront pas de grosses difficultés à se procurer des capitaux pour effectuer des opérations autres que les prêts maritimes. Les capitalistes ne seront certainement pas attirés par la perspective de se voir attribuer un rang

secondaire, au cas où la banque serait obligée de liquider. Remarquons, en passant, qu'il eut été aussi simple de considérer les porteurs d'obligations comme des créanciers privilégiés.

Conditions des prêts.— Les obligations que nous venons de décrire, concernent spécialement le fonctionnement des sociétés de crédit hypothécaire maritime. Il en est d'autres énumérées sous le même titre de la proposition, qui se réfèrent aux conditions dans lesquelles les prêts pourront être effectués. Ce sont les suivantes :

1^o. — Le prêt ne peut être consenti que sur première hypothèque et ne doit pas dépasser la moitié de la valeur du gage ;

2^a. — Il doit être procédé à la purge préalable des hypothèques, actions résolutoires ou rescisoires, et privilèges non inscrits qui peuvent frapper l'immeuble offert en garantie ;

3^o. — Le bien hypothécaire doit être assuré ;

4^o. — Le remboursement du prêt sera effectué sous certaines conditions, et en cas de non-paiement, la société jouira de droits étendus pour recouvrer son avance.

1^{re} condition. — Les prêts ne seront consentis que sur première hypothèque. Telle est l'obligation imposée aux sociétés de crédit maritime hypothécaire par le 1^{er} § de l'article 6 de la proposition, reproduction de la règle admise par le 1^{er} § de l'article 6 du décret du 28 février 1852, pour les sociétés de crédit foncier. Elle est impérative, et M. de Monzie n'a pas cru utile de retenir l'exception admise par la loi du 10 juin 1853, qui permet au Crédit Foncier de prêter sur des immeubles grevés d'inscriptions pour hypothèque consentie à raison des garanties d'éviction ou de rente viagère, pourvu que le montant du prêt, réuni aux capitaux inscrits, n'excède pas la moitié de la valeur de l'immeuble.

Les § 2 et 3 du même article 6 envisagent le cas où un prêt serait consenti par une société de crédit hypothécaire maritime, afin de rembourser les capitaux antérieurement prêtés. Dans cette hypothèse spéciale le prêt sera considéré comme fait sur première hypothèque, et la Société pourra avancer des fonds sous la condition qu'elle conservera entre ses mains la valeur suffisante pour opérer ce remboursement. Cette disposition est la reproduction entière de l'article 6 du décret du 28 février 1852.

Outre que le prêt ne doit être consenti que sur première hypothèque, il ne peut non plus excéder la moitié de la valeur du bien affecté en garantie. Cette disposition est également appliquée en ce qui concerne le crédit foncier. Elle a pour but d'obliger les sociétés de crédit hypothécaire maritime à une réserve prudente et d'éviter qu'en cas de non remboursement du prêt, le produit de la vente du gage ne soit insuffisant pour dédommager le prêteur.

A notre gré, cet article est incomplet, et nous n'aurions vu qu'avantage à ce qu'il y soit ajouté un paragraphe précisant les conditions de la détermination de la valeur du gage. Il peut y avoir, en effet, de très grosses différences, suivant que l'on considère la valeur d'achat de l'objet ou sa valeur actuelle. Tel navire acheté il y a quelques années, peut valoir beaucoup plus cher aujourd'hui qu'au jour de l'achat, pour revenir en peu de temps à sa première valeur. L'observation des faits récents montre qu'il n'y a là rien d'impossible. Il a été permis de constater qu'un navire estimé avant la guerre à 2 ou 300.000 francs, a pu valoir au début de l'année 1920 de 2 à 3 millions, c'est-à-dire dix fois plus ; le même navire trouverait maintenant difficilement acquéreur à 7 ou 800.000 francs. Supposons qu'un prêt ait été consenti en février

1920 à l'armateur de ce navire. A cette époque, le navire valait 2 500.000 francs, disons-nous, et si l'on ne prend en considération que cette valeur, la banque du crédit hypothécaire maritime aurait pu avancer à l'armateur une somme de 1.250.000 francs. Comment ce prêt se trouverait-il garanti aujourd'hui, alors que le gage ne vaut plus que 7 à 800.000 francs ? Il y a là une lacune à combler.

2° *Condition.* — La conséquence logique de l'obligation pour les sociétés de crédit hypothécaire maritime de ne prêter que sur première hypothèque, est de s'assurer qu'il n'existe sur le gage aucune hypothèque antérieure.

Pour ce qui est des navires, le contrôle est aisé. Puisqu'il ne peut exister à leur égard que des hypothèques conventionnelles, inscrites au registre tenu par le service des douanes du port d'attache, il suffira de demander au receveur des douanes le relevé que la loi l'oblige à délivrer à tout requérant.

Mais il ne faut pas perdre de vue que les sociétés ont la faculté, d'après les termes de l'art. 2 de la proposition, d'effectuer des prêts garantis par des hypothèques sur des immeubles à destination principalement maritime, et sur des outillages fixés au sol. Or, ces biens peuvent être frappés d'hypothèques ou de privilèges inconnus ; hypothèque de la femme mariée, du mineur, privilège du vendeur. Il fallait éviter que le bien apporté en gage ne fut frappé de l'un de ces droits privilégiés, aussi la proposition de loi envisage-t-elle la nécessité de procéder à leur purge.

Cette disposition de notre proposition n'étant que la reproduction littérale des termes de l'art. 8 du décret du 28 février 1852, pour les sociétés de Crédit Foncier, il importe de noter qu'en cette matière, le législateur, revenant sur sa première manière de voir, a rendu facultative, à la date du 10 juillet 1853, la purge des hypo

thèques légales, et a aboli la purge des actions résolutoires et rescisoires, et des privilèges non inscrits. Aujourd'hui, la purge spéciale du Crédit Foncier ne s'applique donc qu'aux hypothèques existant indépendamment de toutes inscriptions, c'est-à-dire aux hypothèques légales des femmes mariées, à celle des mineurs et des interdits.

En fait, le Crédit Foncier ne procède à la purge que si l'instruction de la demande d'emprunt le conduit à la conviction que les immeubles offerts en garantie sont frappés d'hypothèques légales opposables aux tiers sans avoir été inscrites, et s'il n'a pu obtenir soit une cession d'antériorité soit une subrogation ou une main-levée.

Quant aux formalités de la purge envisagée, la proposition de loi omet de les préciser ; le 1^{er} § de l'art. 8 précise bien « qu'elles seront prescrites par le titre 4 du présent décret », mais nous sommes obligés de reconnaître que ce titre manque dans la rédaction du projet que nous avons sous les yeux.

L'art. 8 in fine prévoit que l'hypothèque légale de la femme mariée et celle du mineur ou de l'interdit, devront faire l'objet d'une main-levée, avant que le prêt puisse être consenti. Sans l'accomplissement de cette condition, le prêt ne pourrait avoir lieu, puisque la société de crédit hypothécaire maritime n'aurait pas la priorité hypothécaire.

La femme mariée donnera cette main-levée avec le consentement de son mari, pourvu qu'elle ne soit pas mariée sous le régime dotal, ou qu'il n'existe pas dans son contrat de mariage de restrictions à sa capacité. Encore, en pareil cas, pourrait-elle donner main levée si elle y était autorisée par son contrat de mariage.

Pour ce qui est du mineur et de l'interdit, la main-levée ne pourra être consentie par le subrogé-tuteur qu'en vertu d'une délibération du conseil de famille.

3^e Condition. — Avant de consentir le prêt, la société de crédit maritime devra s'assurer que le navire ou l'immeuble hypothéqué a bien été assuré pour sa totalité.

Le décret du 28 février 1852 ne prévoyait pas cette condition du prêt, que nous ne trouvons que dans les statuts du Crédit Foncier, à l'article 67.

Sur ce point encore, la proposition de loi nous semble un peu laconique.

Pour ce qui est des immeubles, comme il ne peut être question que d'assurance contre l'incendie, la loi n'a pas besoin d'être précisée davantage.

Mais, en ce qui concerne les navires, la question est tout autre. A leur égard, les risques sont multiples, et il serait certainement utile de fixer comment ils devront être couverts. Outre l'assurance sur corps, qui couvre la valeur de la coque et des machines, il existe d'autres assurances, qui ont pour but d'indemniser l'armateur des pertes qu'il peut subir par suite de la limitation des engagements des assureurs, d'après les termes de la police sur corps. C'est ainsi que, dans la pratique, on rencontre des assurances du fret, des primes d'assurance, de bonne arrivée ou bien encore des assurances dites sur garantie supplémentaire ou au préjudice. Les armateurs prévoyants et habiles, voulant se garantir des risques au milieu desquels évoluent leurs navires, et éviter de payer des primes très élevées, ont coutume de souscrire ainsi plusieurs polices pour le même navire. Ils recourent à diverses combinaisons qui ont pour but de réduire au minimum le dommage qui leur serait causé en cas d'accident. C'est ainsi que, pour éviter d'avoir à subir des préjudices d'un chiffre très élevé, ils assurent sur corps leur navire pour une valeur inférieure à sa valeur réelle, et ils concluent, en outre, une assurance, dite sur

bonne arrivée ou au préjudice, qui prévoit le paiement d'une indemnité représentant le complément de la valeur réelle du navire en cas de perte totale du bâtiment. De même, on peut envisager d'autres polices que l'on appellera sur garantie supplémentaire, ou auxquelles on donnera toute autre désignation, et qui auront pour effet de garantir l'armateur contre d'autres risques éventuels, par exemple le préjudice qu'il éprouverait si, à la suite de recours de tiers exercés contre son navire pour dommages et intérêts de toute nature à la charge de la police sur corps, il ne pouvait ou ne voulait user de la faculté de se libérer légalement par l'abandon du navire et du fret, des responsabilités mises à sa charge, et était tenu, en conséquence, de supporter une partie de ces recours. L'armateur peut aussi se couvrir contre le préjudice provenant de tous dommages à la charge de la police sur corps, en cas d'insuffisance ou d'épuisement de cette police, etc.

Il serait donc nécessaire de préciser contre quels risques le navire affecté en garantie de remboursement du prêt devra être assuré.

En outre, puisque la proposition de loi envisage la question de l'assurance du bien offert en garantie, il serait opportun d'admettre, au profit de la société de crédit, la subrogation à son débiteur en cas de perte de son bien, et de décider que le montant de l'assurance lui sera acquis. Il n'y aurait là qu'une application des dispositions de l'article 2 de la loi du 19 février 1889, ainsi conçu : « Les indemnités dues par suite d'assurance contre l'incendie, contre la grêle, contre la mortalité des bestiaux ou les autres risques, sont attribuées, sans qu'il y ait besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires, suivant leur rang ». Seuls les paiements faits de bonne foi avant opposition seront valables.

Cette loi, votée au profit des agriculteurs, a reçu une application générale. A l'heure actuelle, tous les créanciers privilégiés ou hypothécaires, quelque soit la nature de leur créance, se trouvent subrogés sur l'indemnité d'assurance, sans qu'il leur soit nécessaire de se faire consentir une délégation des droits que leur débiteur pourra avoir contre son assureur. Il eut été cependant préférable que la proposition de loi prenne le soin de préciser la situation des sociétés de crédit en cas de perte de leur gage.

En outre, elle aurait fait œuvre utile, pour le crédit maritime, en stipulant que les créanciers privilégiés se trouveront exclus de ce bénéfice, et qu'ils n'auront aucun droit spécial sur cette indemnité, dont le montant sera réservé aux créanciers hypothécaires. Il y aurait là un avantage certain pour le crédit maritime et une amélioration qui ne serait pas sans importance. Quelques auteurs seraient d'avis de généraliser cette règle.

Pour éviter que le montant de l'indemnité versée par la compagnie d'assurances ne lui échappe, le Crédit Foncier a prévu dans ses statuts la possibilité pour la société d'exiger que l'assurance soit faite en son nom, auquel cas c'est elle qui paye le montant des primes. Le chiffre des annuités est augmenté d'autant, et en cas de sinistre, l'indemnité est perçue directement par la société.

4^e condition. — Enfin, la proposition de loi expose quelles sont les conditions de remboursement du prêt, et les droits des sociétés en cas de non-paiement des annuités

Le système choisi par M. de Monzie est celui des annuités, qui est appliqué déjà au remboursement des prêts consentis par le Crédit Foncier.

C'est l'article 9 de la proposition qui pose en principe que la dette contractée par l'emprunteur sera éteinte au moyen d'annuités, sous la réserve que celui-ci pourra se libérer par anticipation.

L'auteur de la proposition ne précise pas quel pourra être le nombre de ces annuités. Il ne dit rien quant à la durée des prêts que la société de crédit hypothécaire maritime pourra consentir. Sans doute, et bien qu'il ne soit question que du remboursement par annuités, laissant supposer la seule existence de prêts à long terme, la banque pourra-t-elle pratiquer des opérations de prêts à court terme, qui intéresseront l'exploitation de l'armement, tandis que les prêts à long terme seront principalement consentis pour permettre l'achat ou la construction de navires. Il eut été utile que cette question soit précisée.

L'annuité envisagée comprendra :

1°. — L'intérêt stipulé, qui ne peut excéder 5 % ;

2°. — La somme affectée à l'amortissement, laquelle ne peut être supérieure à 2 %, ni inférieure à 1 % du montant du prêt ;

3°. — Les frais d'administration, ainsi que les taxes déterminées par les statuts.

De ces trois éléments, le premier, c'est-à-dire l'intérêt, sera affecté par la banque au paiement des intérêts dûs aux souscripteurs des obligations émises, le deuxième ira au fonds d'amortissement du capital prêté, et le troisième permettra de couvrir les frais de la banque, et de lui assurer un bénéfice auquel viendra s'ajouter celui qu'elle pourra obtenir par la différence entre l'intérêt qu'elle verse aux obligataires, et celui qui lui est versé par l'emprunteur.

Tout ceci n'est que l'extension, au crédit maritime des dispositions prises pour le Crédit Foncier ; l'article 9 de la proposition de loi reproduit les articles 10 et 11 du décret du 28 février 1852.

Cependant, M. de Monzie n'a pas retenu entièrement les dispositions de ce décret relatives aux annuités ; notamment, il n'a pas prévu, pour les sociétés de crédit maritime, que les annuités non payées à l'échéance produiront intérêt de plein droit, ainsi qu'il en a été décidé au profit du crédit foncier. Il eut été cependant intéressant de ne pas omettre cette dérogation aux articles 1153 et 1154 du Code civil.

Dans le cas de remboursement anticipé, et bien que la proposition de loi soit muette à cet égard, il faut prévoir que la société de crédit maritime aura droit à la perception d'une indemnité destinée à la couvrir de toutes pertes d'intérêts et de ses frais d'administration pendant le nombre d'années restant à courir jusqu'au dernier paiement des annuités. Pour le Crédit Foncier, cette indemnité, d'abord fixée à 3 % au plus du capital remboursé par anticipation, a été réduite à 0,50 % par l'article 9 de la loi du 6 juillet 1860.

Quelle sera la conséquence de ce remboursement partiel et annuel, effectué par l'emprunteur à l'égard de l'hypothèque qu'il a consentie au profit de la banque ? Par suite de cette libération continue, l'importance du prêt diminue annuellement. Il semblerait donc logique d'admettre que le débiteur puisse obtenir un dégrèvement partiel des biens affectés à la garantie du prêt. Le principe de l'indivisibilité de l'hypothèque s'oppose à ce qu'il en soit ainsi (article 2114 du Code civil). A notre gré, il serait utile de prendre en considération cet état de chose, et d'examiner la possibilité d'établir un système d'échelle pour le dégrèvement

progressif du gage, au fur et à mesure que l'emprunteur se libère de sa dette. La question est intéressante en raison des sommes importantes mises en jeu dans le commerce maritime. Un dégrèvement continu apporterait un gros crédit à l'armement.

Bien entendu, lorsque le prêt sera libéré en totalité, la société de crédit maritime donnera main-levée de son hypothèque.

Qu'advient-il maintenant si l'emprunteur manque à ses obligations, et omet de payer les annuités échues ?

A cette question, l'article 40 de la proposition répond en reproduisant les termes de l'article 42 du décret du 28 février 1852, qui précise que, « indépendamment des droits qui appartiennent à tout créancier, la société peut recourir aux moyens d'exécution déterminés par le titre 4 du présent décret ». Nous avons déjà eu l'occasion de noter l'absence de ce titre dans la proposition de M. de Monzie, au sujet des formalités de la purge des hypothèques, nous ne pouvons que formuler ici une observation semblable. Il ne serait cependant pas sans intérêt d'étendre aux sociétés de crédit maritime le bénéfice des privilèges accordés au crédit foncier pour le paiement des annuités, savoir : suppression du délai de grâce, interdiction de toutes saisies arrêts venant empêcher le paiement des annuités, faculté, en cas de retard du débiteur de se faire mettre en possession de l'immeuble hypothéqué, par ordonnance du président du tribunal, et d'en percevoir les fruits et revenus pour en appliquer le montant par privilège à l'acquittement des annuités. Cette dernière faveur pourrait entraîner la conséquence, pour le crédit maritime, d'avoir à gérer directement un navire, tout au moins jusqu'au jour où la société sera autorisée à poursuivre l'expropria-

tion et la vente du gage. Cela montre quel intérêt il y a à ce que la société soit constituée spécialement en vue de pratiquer des opérations de crédit maritime, à l'exclusion de tous autres prêts, et qu'elle comprenne dans son organisation un service technique, capable d'exercer la profession d'armateur.

En outre, le législateur de 1852 avait créé, au profit du crédit foncier, une procédure spéciale pour l'expropriation et la vente de l'immeuble hypothéqué ; il l'avait soustrait aux longs délais qu'entraîne la procédure d'ordre, en établissant à son profit des règles spéciales pour obtenir le versement du prix de vente par l'acquéreur.

Toutes ces dispositions ne figurent pas dans la proposition de M. de Monzie ; elles auraient sans doute attiré l'attention du rapporteur, si cette proposition de loi avait été rapportée devant le Parlement.

III. — *Avantages financiers accordés aux sociétés de crédit maritime.* — Le titre 2 de la proposition de loi est libellé ainsi : « Avantages réservés aux sociétés de crédit hypothécaire maritime ».

Ces avantages sont de deux sortes :

1^{re}. — Droit d'émettre des obligations hypothécaires ou lettres de gage ;

2^o. — Droit à des subventions accordées par l'Etat.

A). — *Emission de lettres de gage.* — L'article 13 dispose que « les sociétés de crédit hypothécaire maritime ont le droit d'émettre des obligations ou lettres de gage ».

Ces obligations, que l'on pourrait dénommer « obligations navales », sont des titres émis par les sociétés de crédit maritime en contre partie des prêts hypothécaires qu'elles consentent. Les émissions procureront aux banques les capitaux qui

leur seront apportés par le public, et qu'elles prêteront aux armateurs suivant leurs besoins.

Les titres pourront être nominatifs ou au porteur.

Les premiers sont transmissibles^o par voie d'endossement, et le cédant n'est pas tenu à d'autres garanties que celle résultant de l'article 1693 du Code civil (1).

Bien que la proposition ne mentionne pas d'autres modes de transfert, il est permis de penser que les sociétés qui se constitueront pour pratiquer le crédit maritime pourront disposer dans leurs statuts que les obligations nominatives seront transmissibles par d'autres moyens, par exemple le transfert sur les registres de la société.

Pour ce qui est de la transmission des titres au porteur, il n'y est point fait allusion, sans doute pourront-ils être transmis par simple tradition, conformément au droit commun.

Les sociétés auront-elles le droit d'émettre autant d'obligations qu'il leur plaira ?

Si l'on veut que les obligations navales soient accueillies favorablement par le public, il ne peut être question de laisser aux banques la liberté complète de l'émission. Il faut que les obligations représentent ce que l'on a coutume d'appeler des valeurs de père de famille, ou encore des valeurs fondamentales. Il faut qu'au même titre que les emprunts nationaux, elles entrent dans la composition des portefeuilles des petits épargnants, et de ceux qui ont le souci de bien gérer leurs intérêts.

(1) Le texte de la proposition de loi vise l'article 1793, c'est sans doute une erreur d'impression, et nous supposons qu'il faut bien lire 1693, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du décret du 28 février 1852.

Pour arriver à ce but, il est nécessaire de limiter le droit d'émission des banques.

M. de Monzie adopte cette manière de voir, et il admet comme limite du droit d'émission des banques le montant des prêts hypothécaires. C'est la logique même, puisque l'ensemble des hypothèques consenties au profit des banques constitue la garantie des obligations navales. Nous avons vu en effet que les sociétés de crédit maritime ont pour raison d'être le rapprochement des capitalistes et des armateurs. Au lieu que les bailleurs de fonds avancent directement leurs capitaux aux sociétés de navigation, moyennant la concession d'hypothèques sur les vapeurs de leur flotte, c'est la société de crédit maritime qui reçoit les fonds des capitalistes et les prête aux armateurs. Les opérations se trouvent ainsi facilitées, car en fait les prêteurs et les emprunteurs s'ignorent, et ne pourraient se rencontrer facilement sans l'aide de la banque. C'est à son profit que seront prises les hypothèques, mais en définitive les véritables bénéficiaires de ces droits réels doivent être les porteurs de lettres de gage. Il est donc de toute nécessité que le montant des obligations ne dépasse pas celui des hypothèques consenties.

Nous nous empressons d'ajouter que ceci n'entraîne pas, au profit des porteurs d'obligations, le droit d'exercer une action contre tel navire ou tel immeuble hypothéqué ; ceux-ci n'ont d'action, pour le recouvrement des capitaux et des intérêts exigibles, que contre la société (article 18). Une disposition contraire eût été inconciliable avec le maintien du bon ordre ; il aurait été inadmissible d'assister à la poursuite de la vente d'un navire ou d'un immeuble par un porteur d'obligations, sous le pré-

texte qu'il n'aurait pas perçu les intérêts que la société devait lui verser.

A ce sujet, nous croyons devoir faire remarquer que les obligations navales ne seront pas, en réalité, des titres hypothécaires. On a bien prétendu, à propos des obligations foncières, que celles-ci participent de la grosse hypothécaire elle-même, dont elles ne sont que des fractions. Pour nous ce ne sont que des lettres de gage, c'est-à-dire des titres garantis par une affectation spéciale des fonds, et non pas des titres garantis par une hypothèque. Celle-ci est spéciale (article 2114 du Code civil), elle est affectée uniquement au remboursement du prêt effectué par la société de crédit maritime. C'est ce qui explique que les porteurs de lettres de gage ne peuvent exercer d'actions sur les immeubles hypothéqués au profit de cette société. Les obligataires auront comme garantie l'ensemble des immeubles ou navires hypothéqués mais aucun droit sur chacun d'eux pris en particulier.

Il importe de se demander comment sera maintenue cette concordance entre le montant des emprunts et celui des prêts que fera la société. La proposition de loi est muette à ce sujet. Elle prévoit seulement que les lettres de gage ne seront émises qu'après avoir été visées par un notaire, et soumises à l'enregistrement. Nous ne croyons pas que le notaire qui visera l'émission aura en mains tous les éléments lui permettant de contrôler l'observation de la règle ci dessus. Si nous considérons ce qui a été fait pour le crédit foncier, et si nous nous reportons au texte du décret du 28 février 1852, nous constatons que l'article 14 de ce décret est rédigé de la même façon que l'article 15 de notre proposition. Nous sommes ainsi amenés à nous demander si M. de Monzie n'a pas oublié que l'article premier du décret du

31 décembre 1852 est venu modifier ledit article 14. En effet, aujourd'hui les émissions d'obligations du Crédit Foncier ne sont point visées par un notaire, mais par le gouverneur de la banque, qui est nommé par le gouvernement.

En supposant qu'il n'y ait pas eu oubli, nous ne comprenons pas très bien pour quelles raisons M. de Monzie ait voulu revenir à l'ancien état de choses qui a été aboli pour le Crédit Foncier. La proposition prévoit que le visa sera donné gratuitement par le notaire dépositaire de l'acte de prêt, lequel mentionnera sur la minute le nombre et le montant des lettres de gages visées. Le notaire pourra bien vérifier la concordance pour l'opération envisagée, mais il ignore le montant total des prêts, ainsi que celui des obligations ; il ne connaît pas non plus le montant des remboursements effectués par les emprunteurs antérieurs, et, par suite, le nombre d'obligations qui se trouvent libérées par ce remboursement. Il n'assiste qu'à la première phase de l'opération de prêt, savoir la concession mais non à la dernière constituée par le remboursement ; il ne peut donc contrôler l'observation de la règle fondamentale du fonctionnement de la société, qui est la principale garantie des porteurs d'obligations. Puisqu'on cherche un contrôle pour l'observation de cette règle, pourquoi ne pas la donner au directeur de la société, nommé avec l'avis conforme du gouvernement ? Il suffirait de déclarer qu'aucune émission ne pourra avoir lieu sans son visa. S'il existe une difficulté à ce que le directeur soit nommé avec l'agrément du gouvernement, le contrôle, dans ce cas, pourrait être donné aux commissaires du gouvernement, dont la nomination est prévue par la proposition de loi.

En outre, les lettres de gage doivent être enregistrées en même temps que l'acte de prêt. Elles sont soumises à un droit fixe de 0 fr. 10. Il en est de même pour les obligations foncières, mais, en

ce qui les concerne, le droit d'enregistrement a été porté à 0 fr. 15 par l'art. 4 de la loi du 28 février 1872.

Cette disposition crée un avantage appréciable pour les obligations navales. Sous le régime du droit commun, celles-ci auraient été astreintes au droit proportionnel de 1 % sur leur valeur, ainsi que toutes les autres obligations de prêt de sommes d'argent, conformément aux dispositions de l'art. 69, § 3 de la loi du 22 frimaire, an VII.

Quel sera maintenant le montant de chacun des titres ? Pour éviter qu'ils ne soient trop nombreux et ne deviennent l'objet de spéculations abusives, susceptibles de porter préjudice à leur crédit dans le public, M. de Monzie fixe avec raison à 100 francs le chiffre minimum du taux d'émission de chaque obligation (art. 16).

Il précise que les titres porteront intérêt, et qu'il sera procédé à leur remboursement au prorata de la rentrée des sommes affectées à l'amortissement.

Cette obligation est, comme nous venons de le voir, imposée aux sociétés de crédit maritime pour assurer le maintien de la concordance entre le montant des lettres de gage et celui des prêts consentis. Ce sera là une clause difficile à exécuter à la lettre. Les sociétés de crédit hypothécaire maritime ne pourront connaître à l'avance le montant des prêts qui seront remboursés par anticipation, elles ne pourront pas plus envisager le chiffre des annuités qui resteront impayées, ni celui des prêts qui seront effectués. Il lui sera donc peu aisé de prévoir le nombre de lettres de gage amortir dans l'année, ce qui, cependant, n'est pas sans intérêt pour les porteurs d'obligations. Ceux-ci ne l'oublions pas, effectuent un prêt amortissable ; il leur sera utile de calculer à quelle époque ils pourront avoir la chance d'être remboursés de leurs avances. Suivant que cette date sera plus ou

moins éloignée, ils avanceront plus ou moins facilement leurs fonds disponibles. De même la question présente de l'intérêt en ce qui concerne le taux d'émission des obligations. Si celles-ci sont lancées dans le public au-dessous du pair, et si leur remboursement peut être envisagé à une date peu éloignée, elles pourront être placées avec un taux d'intérêt faible, en raison de la prime assurée aux porteurs, et dont le montant sera celui de la différence entre le taux de l'émission et celui du remboursement.

Grâce à des statistiques très serrées, le Crédit Foncier est arrivé à prévoir approximativement l'importance des opérations qu'il aura à effectuer, et, par suite, celles des lettres de gage qui devront être amorties pendant le même temps. Les obligations sont remboursées par tirage au sort. Il se trouve ainsi qu'en fait les remboursements sont effectués par anticipation, par suite du non-paiement de certaines annuités. Cependant, la règle est bonne, et, comme nous venons de le dire, elle est essentielle pour attirer les capitaux de la masse des épargnants.

S'il arrive qu'un emprunteur rembourse le Crédit Foncier par anticipation, celui-ci rachète des obligations pour une somme supérieure à celle qui se trouvera balancée par le montant des obligations remboursées. Si l'emprunteur rembourse au moyen de lettres de gage, le Crédit Foncier les place dans sa caisse ; elles seront annulées plus tard, quand elles sortiront au tirage au sort. Ainsi, la banque aura l'avantage de pouvoir pratiquer facilement de nouveaux prêts sans que la règle de concordance soit violée.

Il est à prévoir que les sociétés de crédit maritime qui se seraient constituées à la suite du vote de la proposition de loi de M. de Monzie, auraient suivi l'exemple du Crédit Foncier, et que leurs statuts se seraient inspirés largement du méca-

nisme adopté par cette banque, qui a donné toute satisfaction jusqu'à présent.

Enfin, l'article 19 dispose, au profit des porteurs de lettres de gage, qu'il ne pourra être pratiqué aucune opposition au paiement du capital et des intérêts, sauf en cas de perte de la lettre de gage. C'est la reproduction du privilège accordé aux titres de la dette publique, par les articles 4 de la loi du 8 nivôse an VI, et 7 de la loi du 22 floréal an VII, ainsi que par l'article 18 du décret du 28 février 1832. L'insaisissabilité est accordée aux obligations nouvelles, dans le même but que celui qui l'a fait admettre pour les titres de rente d'Etat, à savoir : donner une pleine sécurité aux porteurs de ces obligations pour le paiement des intérêts et du capital, et faciliter la circulation de ces titres. De cette faveur découlera également l'avantage indirect de supprimer toutes difficultés éventuelles à leur sujet, susceptibles de se dénouer devant les tribunaux, et de les discréditer aux yeux du public.

Bien entendu ces raisons n'existent plus en cas de perte ou de vol des titres, et dans ce cas il devient possible de faire opposition à leur vente et au versement des intérêts échus ou à échoir, entre les mains du gouverneur de la banque, ainsi qu'au syndicat des agents de change, à Paris (loi du 15 juin 1872 et décret du 10 avril 1873, sur les titres volés ou perdus).

B). — *Droit à subvention.* — Les articles 20 et 21 de la proposition de loi déterminent quels avantages fiscaux sont réservés à la société.

Ils consistent en une subvention annuelle de l'Etat, égale à 3 % des capitaux prêtés par la société. L'auteur limite l'engagement de l'Etat à cet égard à 25 années, au-delà desquelles les

subventions ne seront plus dues tout au moins en application de cette loi.

Ces dispositions constituent une innovation qui ne serait certainement pas acceptée facilement aujourd'hui par le Parlement. Il y aurait là, pour l'Etat, l'origine de lourdes charges qui viendraient grever le budget, alors que celui-ci est déjà très obéré.

D'ailleurs, nous trouvons-nous en présence d'un avantage attribué à la société, ainsi que semble nous le dire le titre du chapitre que nous examinons, ou bien n'y a-t-il pas là une forme déguisée de prime pour l'armement français ? A notre avis, c'est bien ainsi qu'il faut envisager cet apport de l'Etat.

En effet, nous avons vu que l'annuité destinée à assurer l'amortissement du prêt, en même temps que l'intérêt à servir aux obligataires, et la couverture des frais généraux de la société de crédit maritime, comprendra :

L'intérêt à 5 •/•.

La somme affectée à l'amortissement et qui ne pourra être supérieure à 2 •/•, ni inférieure à 1 •/•.

Les frais d'administration de la société.

Si, parmi ces trois éléments, nous portons notre attention sur celui qui est relatif à l'amortissement, nous remarquons, non sans surprise, que le taux ne peut en être supérieur à 2 •/•. Or, il est notoire que les navires s'usent rapidement. On prévoit ordinairement que l'amortissement des coques doit être fait en vingt ans, et celui des machines et chaudières en dix ans. Prenons le délai le plus grand, vingt ans, qui est en même temps celui qui se réfère à la partie du navire ayant la plus grande valeur ; la

prime d'amortissement, dans ce cas, sera égale à 5 %. Puisque la société de crédit maritime ne peut recevoir de l'emprunteur que 2 %, c'est que les 3 % qui lui seront versés par l'Etat viendront combler la différence.

Voyons, dans ces conditions, quelle pourra être le taux de l'annuité.

En admettant que la société se réserve 1 % pour les frais généraux, 1 % pour les bénéfices, et 1 % pour la réserve, le taux de l'annuité atteindra, pour l'emprunteur, le chiffre maximum de : $5 + 2 + 3 = 10$ %.

Si l'on considère que l'amortissement du capital emprunté se trouve compris dans cette annuité, on ne peut que reconnaître le coût très peu élevé du prêt, et l'avantage appréciable qui serait ainsi apporté à l'armement français.

B). — *Privilèges juridiques dont bénéficieront les sociétés de crédit maritime.* — Le titre 3 et dernier de la proposition de loi est ainsi libellé : « Avantages accordés aux sociétés de crédit hypothécaire maritime, pour la sûreté et le recouvrement du prêt. »

Sous ce titre, nous ne trouvons qu'un seul article, le 22^e, portant abrogation des privilèges établis par les § 4 — 5 — 8 — 9 — 11 et 12 de l'article 191 du Code de commerce, et 6 — 7 — 9 et 12 de l'article 192 du même Code.

A notre avis, il s'agit là d'avantages qui ne doivent pas être réservés aux seules sociétés de crédit hypothécaire maritime. L'abrogation des privilèges sus-visés doit faire l'objet d'une loi spéciale, car il importe que cette mesure ait une portée générale et que son adoption constitue une amélioration de notre régime hypothécaire. C'est à une commission chargée de la

révision de notre Code de commerce qu'il appartiendra de faire adopter ces modifications.

Nous avons étudié précédemment, dans le chapitre III de notre étude, quelles modifications seraient à apporter à notre régime actuel, et nous avons examiné l'opportunité de faire disparaître un certain nombre de privilèges, dont l'importance porte ombrage au crédit maritime. Nous avons notamment examiné la question en ce qui concerne les privilèges figurant aux § 7 — 8 — 10 et 11 de l'article 191. M. de Monzie va plus loin, il envisage, en outre, l'abrogation des privilèges prévus par les § 4 — 5 et 12, mais, par contre, il n'ose supprimer celui qui est visé au § 7.

Voyons quels sont ces divers privilèges.

Le § 4 de l'article 191 prévoit le privilège du propriétaire de l'immeuble où sont logés les agrès et apparaux du navire, pour le montant du loyer. Actuellement, ce privilège se réfère à des créances de bien moindre importance qu'autrefois, et l'on ne peut dire que son maintien puisse préjudicier au crédit maritime. Au temps de la marine à voiles, les agrès et apparaux représentaient une grosse part de la valeur du navire ; ils pouvaient avoir un volume important et nécessiter un vaste magasin pour leur gardiennage. Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi, nos cargos n'ont plus de voiles, et le nombre de leurs cordages est infime, comparativement à celui qu'avaient les bâtiments de commerce à voiles, à l'époque où fut rédigé notre Code de commerce. Nous ne voyons donc aucun inconvénient à la disparition de ce privilège. Plus la liste de l'article 191 sera courte, mieux cela vaudra à notre point de vue.

Quant au privilège prévu par le § 5, il affecte les frais d'entretien du bâtiment, de ses agrès et de ses apparaux, depuis

le dernier voyage du navire et son entrée au port. C'est le privilège des frais de conservation prévu par le Code civil. (Article 2102, § 3).

Sa suppression est assez discutable. Nous avons vu, dans le chapitre III de la présente étude, que l'abrogation des privilèges frappant les navires pouvait se comprendre pour autant que les bénéficiaires n'auront pas à en souffrir, et qu'il leur suffira de faire diligence pour se garantir par une hypothèque contre les dangers de perte. Or, il semble en pratique à peu près impossible que le chantier qui entreprendra la réparation du navire agisse de la sorte. S'il doute à ce point de la solvabilité de l'armateur, il préférera certainement ne pas entreprendre de travaux pour son compte. L'opportunité de l'abrogation de ce privilège est donc contestable ; si M. de Monzie a opiné pour la suppression, c'est en vue d'accroître un peu plus la valeur de l'hypothèque maritime.

Enfin, la proposition vise la suppression du privilège prévu par le § 12 de l'article 191 du Code de commerce. En l'absence dudit paragraphe à cet article du Code, nous ne voyons pas de quel privilège il s'agit.

Par contre, M. de Monzie conserve les privilèges prévus par les articles 7 et 10 de l'article 192. Ce sont ceux du prêteur en cours de voyage et de l'assureur.

Nous avons vu précédemment (pages 53 et 54), qu'à notre gré ces privilèges peuvent disparaître aujourd'hui. La seule conséquence de la suppression du dernier, sera que les assureurs exigeront le paiement des primes d'assurance dès la signature des polices, alors qu'actuellement ils portent l'échéance des primes à neuf ou onze mois de la signature des dites polices. A ce point de vue ; la suppression du privilège dont bénéficie actuelle-

lement les assureurs semble porter atteinte au crédit dont jouit l'armement à l'égard des sociétés d'assurances. S'il en est ainsi, à cet égard, il en sera tout autrement à un point de vue plus général, car le paiement des primes d'assurances dès la signature des polices ne pourra avoir pour effet que d'augmenter le crédit public de l'armement.

La deuxième partie de l'article 22 de la proposition de loi vise la suppression des § 6 — 7 — 9 et 12 de l'article 192 du Code de commerce ; il s'agit là des formes dans lesquelles doivent être justifiés les privilèges dont l'abrogation est décidée par la première partie du dit article. Nous n'avons rien à dire à ce sujet. La suppression de ces dispositions de l'article 192 n'est, en effet, que la conséquence de la disparition des privilèges prévus par certains paragraphes de l'article 191.

En ce qui concerne les privilèges généraux ou spéciaux, établis par le Code civil, notre proposition reste muette. Leur importance, pour ce qui est du navire, ne semble pas avoir retenu l'attention de M. de Monzie.

Telle est l'analyse succincte de la proposition de loi qui fut déposée par M. de Monzie à la Chambre des députés. Il est regrettable qu'elle n'ait jamais été rapportée et discutée devant le Parlement ; car s'il nous semble certain qu'elle n'aurait pu être réalisée telle qu'elle était présentée, du moins n'est-il pas douteux qu'elle apportait une idée nouvelle, dont la mise en œuvre ne pouvait qu'être avantageuse au crédit de l'armement français et, par suite, au développement même de notre industrie des transports maritimes.

Les années 1915 et 1916 se passèrent sans qu'aucun pas nouveau ne fut fait dans ce sens bien que M. de Monzie ait attiré à différentes reprises l'attention du Parlement sur l'importance du

problème envisagé notamment au moment de la discussion du projet de loi sur l'augmentation de la flotte de charge. (Séance de la Chambre des députés du 23 novembre 1916.

En fait, l'idée n'était point abandonnée. Elle fut reprise en 1917 sous une autre forme. A cette époque, le gouvernement passa avec le Crédit Foncier une convention, en vue de faciliter le crédit à l'armement. Un projet de loi fut déposé, portant approbation de cette convention.

Nous allons examiner l'un et l'autre dans le chapitre suivant.

CHAPITRE VII

CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LE CRÉDIT FONCIER DE FRANCE POUR LA MISE EN PRATIQUE DU CRÉDIT MARITIME

Au mois de juin 1917, fut déposé sur le bureau de la chambre des députés, par le ministre des Travaux Publics et des Transports, M. Desplas, et par le ministre des Finances, M. Thierry, un projet de loi tendant à l'approbation d'une convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier, en vue de procurer à l'armement national les capitaux dont il avait besoin, au moyen d'une combinaison reposant sur un emploi habile du crédit hypothécaire maritime.

Nous reportant à l'exposé des motifs qui précède ce projet, nous remarquons qu'après avoir montré combien notre armement a grand besoin de capitaux, et quelles difficultés il éprouve à se les procurer, le rédacteur du projet pose d'abord en principe que la question du crédit hypothécaire maritime en France domine le marché de l'argent pour les affaires maritimes. Il fait ensuite l'historique de la question. Il expose les raisons de l'usage pondéré du crédit hypothécaire maritime : cherté du crédit pour l'emprunteur, précarité de la garantie pour le prêteur. Nous connaissons déjà ces motifs de défaveur de l'hypothèque maritime, nous les

avons étudiés précédemment avec quelques détails. Enfin, après avoir examiné les essais tentés par les trois banques maritimes, l'auteur du projet déclare que la proposition de M. de Monzie ne pourrait aboutir, parce que d'une part, elle aura pour conséquence de motiver pour le trésor un concours financier peut-être très lourd, et, d'autre part, parce qu'elle organise un contrôle compliqué de l'Etat. Il en arrive ainsi à nous exposer les avantages appréciables que comporte la convention qui doit être passée entre l'Etat et le Crédit Foncier, savoir : concours financier de l'Etat à peu près improbable, absence de contrôle de sa part, et, enfin, réduction au minimum des risques encourus par le prêteur.

Avant d'entrer dans l'examen détaillé des articles de cette convention, et du projet qui en porte approbation, nous remarquerons tout d'abord qu'il n'y a pas là une innovation comme dans le projet de M. de Monzie. Ici, nous nous trouvons simplement en présence d'un accord intervenu entre une banque, le Crédit Foncier et l'Etat, pour la mise en pratique du crédit maritime par cet établissement financier. Nous ne pouvons nous empêcher de noter que cette convention crée ainsi un monopole au profit d'une banque, pour la pratique d'opérations absolument étrangères au but pour lequel cette société a été instituée. Nous savons combien le commerce maritime est spécial, et combien nombreuses sont les connaissances exigées pour pratiquer la profession d'armateur. N'est-il pas à craindre, dans ces conditions, que le Crédit Foncier, peu enclin, sans doute, à s'immiscer dans les affaires maritimes, toutes nouvelles pour lui, n'essaye de se dégager aux dépens de l'Etat, des risques que comporteront nécessairement les prêts qu'il effectuera, ou bien qu'il ne fasse payer très cher son concours pour se couvrir du préjudice éventuel qu'il pourra subir ?

L'examen que nous allons faire de ladite convention et du projet

qui en porte approbation, nous permettra de répondre à cette question et d'apprécier si ces craintes sont fondées.

L'art. 1^{er} de la convention définit le rôle qui sera joué par le Crédit Foncier. Cet établissement financier se procurera les capitaux nécessaires par l'émission d'obligations, jusqu'à concurrence de 200 millions, et il les prêtera aux propriétaires de navires de mer français, soit sous forme d'ouverture de crédit ou de prêts à court terme remboursables en cinq ans, soit sous forme de prêts à long terme, qui seront remboursés par annuités, avec un délai maximum de vingt ans.

Ainsi, les prêts ne pourront être consentis qu'en faveur des propriétaires des navires. Nous aurions préféré que l'art. 1^{er} emploie le terme « armateur », qui a une portée beaucoup plus large et qui conviendrait mieux ici, puisque le but du projet de loi est de créer un avantage au profit de l'armement français.

Pour faciliter ces émissions, l'Etat accorde aux obligations hypothécaires maritimes le bénéfice de tous les droits et privilèges qui sont attachés aux obligations foncières ou communales (art. 3 du projet de loi). Le même article dispose que ces obligations maritimes n'entreront pas en compte dans le calcul de la proportion qui doit exister entre les actions et les obligations, conformément à l'art. 4 des statuts du Crédit Foncier. Nous rappelons que cet article précise que le chiffre des actions émises doit être maintenu dans la proportion du 20^e, au moins, des obligations en circulation (1). Si cette règle avait été applicable aux nouvelles obli-

(1) La dernière assemblée générale des actionnaires du Crédit Foncier vient de voter d'importantes modifications statutaires qui auront pour effet de rajeunir un statut trop ancien au gré de certains. Elles tendent à faire disparaître la limite du droit d'émission des obligations. Ces modifications sont actuellement soumises à l'approbation du gouvernement.

gations maritimes, elle aurait eu pour conséquence d'obliger le Crédit Foncier à augmenter son capital, ou à diminuer le nombre des obligations foncières ou communales. Elle aurait entraîné ainsi une gêne dans le fonctionnement de cet établissement de crédit.

De plus, l'art. 4 du projet crée au profit des porteurs de ces obligations, un privilège sur les créances provenant des prêts et crédits maritimes. Il omet de préciser le rang qui sera donné à ce privilège. Cependant, la question n'est pas sans intérêt, puisque, dans son art. 7, le même projet dispose qu'il n'est rien innové aux lois qui régissent actuellement le droit de suite, les privilèges et l'hypothèque, ainsi que la vente et la saisie des navires. Or, nous avons vu précédemment combien nombreux sont les privilèges qui frappent les navires. Il en résulte que si le porteur d'obligations maritimes n'est colloqué qu'à la suite des autres créanciers privilégiés, le droit de préférence que lui confère le titre qu'il détient ne représente qu'une bien faible valeur. Peut-être eut-il été préférable de suivre l'idée de M. de Monzie, et d'améliorer notre régime hypothécaire par l'abrogation de plusieurs privilèges, au lieu d'en créer un nouveau.

Demande de concession des prêts. — Comment les prêts seront-ils consentis par le Crédit Foncier ?

Pour obtenir un prêt d'argent de cette banque, le propriétaire du navire devra adresser une demande au ministre des Travaux Publics et des Transports, à laquelle seront jointes plusieurs pièces dont le nombre et la nature varient selon qu'il s'agit d'un navire en construction ou d'un navire construit.

Dans le premier cas, l'emprunteur devra remettre à l'appui de sa demande un devis permettant de spécifier le navire, une copie de la déclaration prescrite par l'art. 5 de la loi de 1885, l'engagement de justifier de la francisation du navire dans les trois mois de

son achèvement, et enfin une police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques. Nous rappelons que l'art. 5 de la loi de 1885 sus-visée oblige l'armateur qui veut faire inscrire une hypothèque sur son navire en construction, à déclarer au receveur principal du bureau des douanes, dans la circonscription duquel le navire est en construction, l'emplacement de la mise en chantier du navire la longueur de sa quille, et approximativement ses autres dimensions. Ces indications suppléeront à l'impossibilité de spécifier le navire encore inexistant, par l'indication de son nom et de son port d'attache.

En outre, lorsqu'il s'agit d'un navire en construction, et dans le cas où le propriétaire a passé un marché à forfait, l'article 8 du projet de loi exige que le constructeur concourt à l'établissement de l'hypothèque, à moins qu'il ne résulte du contrat de construction, que la propriété du navire pendant cette période repose exclusivement sur la tête de celui pour le compte de qui le navire est construit. Ce n'est généralement pas le cas ; aussi, dans la pratique, l'armateur prévoit-il dans son contrat la faculté d'hypothéquer le navire en chantier, pour se garantir de la préférence éventuelle d'autres créanciers du constructeur, en cas de faillite de celui-ci. Dans certains contrats, même, le propriétaire exige que le constructeur fournisse une caution. La précaution prise par l'art. 8 n'est donc pas inutile, surtout que les marchés dits à forfait sont les plus couramment employés.

Dans le second cas, et s'il s'agit d'un navire construit, l'emprunteur devra annexer à sa demande les pièces suivantes : pièces justificatives du droit de priorité, acte de francisation, certificat de classification au bureau Véritas, et une police d'assurance.

Pour ce qui est de la francisation du navire, le projet de loi, dans son art. 6, précise que toute personne qui aura procuré frauduleusement une nationalité étrangère au navire hypothéqué par

elle, ou par ceux dont elle est l'ayant-droit, sera punie des peines portées par l'art. 408 du Code Pénal, c'est-à-dire, de celles qui punissent l'abus de confiance : emprisonnement de deux mois à deux ans, et amende qui ne pourra être inférieure à 25 francs, ni excéder le quart des restitutions et des dommages-intérêts qui seront dûs aux parties lésées.

Cette disposition aura certainement pour effet d'accroître la garantie donnée par l'hypothèque. Il est indubitable que la vente du navire à l'étranger rendrait difficile l'exercice des droits de suite et de préférence que possède le créancier, et si cette vente avait été tolérée, elle aurait eu pour effet de frustrer celui-ci des avantages que lui confère la loi française pour récupérer ses avances.

Pour ce qui est de l'obligation de coter le navire au Véritas, nous comprenons que la convention a voulu procurer un avantage à notre unique société de classification française, car il ne peut être question d'une mesure de méfiance à l'égard de la grande société qu'est le Lloyd Anglais, connu dans l'univers entier et possédant des agents dans tous les ports du monde. L'organisation du bureau Véritas est cependant moins complète que celle du Lloyd, et le fait de l'avoir choisi à l'exclusion de son confrère anglais peut être le motif d'une gêne pour les armateurs dont les navires font du long cours et sont appelés à toucher des ports où le Lloyd serait seul représenté.

L'article 8 du projet précise ensuite l'impossibilité pour le Crédit Foncier de consentir un prêt ou une ouverture de crédit sur une part indivise du navire construit. C'est la conséquence directe du principe de l'indivisibilité de l'hypothèque, garantie de son existence même, et de la facilité de la mise en œuvre des droits qu'elle confère aux créanciers hypothécaires. Nous avons vu pré-

cédemment en étudiant la proposition de M. de Monzie, qu'une entorse à cette règle pourrait être admise sans inconvénient au profit de l'armateur qui verse régulièrement ses annuités, et acquitte ainsi progressivement sa dette. Ici, il n'en est plus de même, et nous partageons entièrement l'avis de l'auteur du projet.

De même, si l'usufruit et la nue propriété ne sont pas réunis sous la même tête, tous les ayants droit doivent figurer à l'acte de prêt. Cette précaution est également indispensable.

Conditions de la concession des prêts. — Pour que le prêt puisse être consenti par le Crédit Foncier, il ne suffit pas que l'emprunteur produise une demande et des pièces justificatives à l'appui. Il est, en outre, nécessaire que certaines conditions soient remplies, d'une part à l'égard de l'armateur, et d'autre part à l'égard du navire, objet de l'hypothèque.

D'une part, l'armateur devra fournir une caution et payer une annuité comprenant l'intérêt et l'amortissement.

D'autre part, le navire offert en garantie du prêt devra être évalué, assuré, et libre de toute inscription hypothécaire antérieure.

Examinons successivement chacune de ces conditions.

A) — *Quant à l'emprunteur.* — *Caution.* — C'est l'article 10 de la convention qui pose le principe de l'obligation, pour l'emprunteur de fournir une caution au profit du Crédit Foncier.

Il est hors de doute que cette condition est extrêmement sévère. Elle aura pour effet d'augmenter le coût du prêt et, par suite, elle n'incitera pas certainement les armateurs à profiter des avantages de la nouvelle loi. Sans doute, sa raison d'être réside dans l'imperfection de notre régime hypothécaire et la précarité du gage pour le prêteur.

La caution est une garantie personnelle qui vient s'ajouter à la garantie réelle qu'est l'hypothèque. Certes, c'est un moyen de renforcer la garantie procurée par celle-ci, mais nous nous demandons avec inquiétude si ce n'est pas là un moyen trop fort, car il se pourrait qu'il ait pour effet de rendre inutile le crédit créé à tant de frais. Puisque la garantie donnée par l'hypothèque est insuffisante, ne vaudrait-il pas mieux lui donner une assiette plus solide, au lieu de recourir à l'assistance d'une nouvelle sûreté. Nous préfererions certainement cette manière de faire, et nous aimerions mieux voir diminuer le nombre des droits privilégiés, plutôt que d'accroître les charges de l'emprunteur.

Non content d'avoir institué cette obligation d'une caution, le même article de la convention dispose que le Crédit Foncier jouira d'un privilège spécial pour son recours éventuel à la caution.

Celle-ci ne pourra pas, conformément au droit commun, exiger que le débiteur soit discuté dans ses biens préalablement à la demande en paiement du solde non recouvré en principal et tous accessoires, après épuisement des voies d'exécution sur le gage hypothécaire et règlement définitif avec les assureurs. C'est la suppression du bénéfice de discussion prévu par l'article 2021 du Code civil, qui décide que la caution jouira de cet avantage, sauf convention contraire ou engagement solidaire avec le débiteur. Quel sera le résultat de cette disposition ? L'exception admise par la convention que nous examinons aura pour conséquence de diminuer les risques de perte pour le Crédit Foncier, et corrélativement de rendre la caution plus onéreuse pour l'emprunteur. En effet, celle-ci n'ayant plus la ressource d'exiger que le débiteur principal soit poursuivi dans tous ses biens,

avant qu'elle ne soit elle-même mise en demeure de prendre ses lieu et place, ne manquera pas d'arguer de cette aggravation à ses obligations, pour faire payer plus cher le service qu'elle rend à l'emprunteur.

Nous croyons qu'il en a été ainsi décidé sur l'insistance du Crédit Foncier, prétextant d'une part qu'il lui conviendrait peu de devenir éventuellement adjudicataire d'un navire, et arguant, d'autre part, des difficultés qu'il pourrait avoir à régler l'affaire avec la caution, lorsque les poursuites engagées contre le débiteur auraient demandé de multiples démarches nécessitant des délais prolongés.

La première objection met en lumière l'inconvénient que nous avons signalé précédemment, de confier au Crédit Foncier le soin d'effectuer des opérations de prêts hypothécaires maritimes, alors que cette société n'a, jusqu'ici, pris en considération que des opérations portant sur des biens fonciers.

La seconde n'aurait pas dû retenir l'attention du ministre des travaux publics, qui discutait l'établissement de cette convention. Il est probable que le Crédit Foncier rencontrera parfois des difficultés pour exercer des poursuites contre son débiteur en cas d'insuffisance du gage hypothécaire. Il se peut qu'en conséquence il lui faille longtemps pour être en mesure de demander à la caution le paiement du solde qui lui est dû. N'oublions pas, en effet, qu'après sa collocation sur le prix de vente du navire, si sa créance n'est pas entièrement couverte le Crédit Foncier se trouvera dans la situation d'un simple créancier chirographaire et devra obtenir un jugement pour le solde dû. Le maquis de la procédure ouvert, le débiteur pourra user à son gré des subtilités du Code de procédure, pour différer l'obtention et l'exécution d'un jugement définitif contre lui. Tout ceci est très

probable, mais nous n'estimons pas que cette éventualité soit suffisante pour autoriser l'exonération du Crédit Foncier de toutes sortes de risques. Si cet établissement n'encourt aucun danger, il apparaît que la rémunération à lui assurée par la convention devient sans fondement et son bénéfice illicite.

Enfin, le dernier alinéa de l'article 10 dispose que le Crédit Foncier subrogera la caution dans tous ses droits à l'encontre du débiteur originaire.

Taux du prêt. — La deuxième condition mise à la charge de l'armateur est l'obligation de verser des intérêts s'il a emprunté à court terme, ou de payer des annuités s'il a emprunté à long terme.

Le taux des intérêts sera déterminé par le prix de revient des obligations émises par le Crédit Foncier pour effectuer les opérations de prêts maritimes, ou bien des autres obligations du Crédit Foncier, si une émission spéciale n'est pas obligatoire.

A ce prix de revient s'ajoutera la somme de 0 fr. 60 % nette d'impôts, qui constituera la rémunération du Crédit Foncier pour ses bons offices.

Quant à l'annuité, elle comprendra, d'une part, le paiement des intérêts, et, d'autre part, le versement d'une somme affectée à l'amortissement du prêt. La convention ne précise pas comment cette somme sera déterminée.

L'armateur pourra-t-il se libérer de ses obligations quand il voudra ?

Non, les intérêts et les annuités seront payés semestriellement (article 9, § 2). A défaut de paiement à l'échéance, les sommes dues porteront intérêt de plein droit et sous mise en demeure au profit du Crédit Foncier. C'est une grave déroga-

tion aux dispositions du droit commun (article 1692 du Code civil). Nous avons vu précédemment que M. de Monzie ne l'avait pas retenu au profit des sociétés devant pratiquer le crédit hypothécaire maritime.

La convention passée avec le Crédit Foncier va même plus loin. Elle dispose que l'intérêt nouveau sera supérieur de 0 fr. 50 % à celui qui était fixé pour le prêt. Ainsi, non seulement les intérêts des intérêts courent de plein droit, mais le taux en sera progressif. C'est certainement un avantage appréciable pour le Crédit Foncier, et ce sera une lourde charge pour l'emprunteur. Il ne faudrait cependant pas exagérer à souhait le risque des opérations de prêts maritimes, pour rendre plus onéreuses les conditions du prêt pour l'emprunteur. Toute opération commerciale comporte des risques ; si l'on ne veut pas les courir, il ne faut pas faire de commerce. Pour notre part, nous estimons que l'augmentation du taux des intérêts en cas de non paiement est sans fondement, et que cette clause n'est certainement pas faite pour favoriser le développement du crédit hypothécaire maritime en France.

Et ce ne sont pas seulement les intérêts échus et non payés qui porteront intérêt. « Il en sera de même des frais de poursuite liquidés ou taxés, faits par la société pour arriver au recouvrement de sa créance, et généralement de toutes avances, et ceux à partir du jour où seront faits les dits frais ou avances ».

D'autre part, l'armateur emprunteur ne pourra pas se libérer de ses obligations quand bon lui semblera.

S'il a emprunté à court terme, il ne pourra pas rembourser son prêt par anticipation.

Le Crédit Foncier adopte cette règle pour ses prêts ordinaires.

Nous comprenons qu'il ne lui serait pas possible d'adopter une autre manière de faire, qui aurait pour résultat de compliquer à l'extrême les conditions du prêt, et de fausser les calculs effectués à l'avance par le Crédit Foncier pour fixer le chiffre des intérêts et l'amortissement.

Si l'armateur a emprunté à long terme, il pourra « se libérer par anticipation, en tout ou en partie, par fractions ne pouvant être inférieures au vingtième du capital restant dû, et sous la condition expresse de prévenir le Crédit Foncier quinze jours au moins à l'avance, par lettre recommandée, indiquant le capital à rembourser par anticipation ». En fixant au vingtième du capital dû le minimum du remboursement, l'article 9, § 4 de la convention a voulu éviter que l'emprunteur puisse rembourser des sommes trop infimes, qui ne vaudraient pas le temps passé à faire les nombreux calculs que cette opération entraînera.

D'autre part, l'obligation de prévenir quinze jours à l'avance laissera à la banque le temps juste suffisant pour étudier la répercussion éventuelle du remboursement dans sa comptabilité. N'oublions pas, en effet, que la règle absolue et fondamentale du fonctionnement de cet établissement de crédit, est que le montant des prêts doit correspondre à celui des obligations. L'observation de cette règle impérative oblige le Crédit Foncier à calculer à l'avance les intérêts et les annuités à échoir, en même temps qu'il doit tenir compte du remboursement des prêts. C'est pour cela aussi que le même article prévoit que l'intérêt compensateur ne courra, au profit des emprunteurs, qu'à partir de ce délai de quinze jours, le remboursement partiel n'ayant pas pour effet de réduire le nombre des annuités, mais seulement le chiffre de chacune d'elles. Aussi le Crédit Foncier portera-t-il, au crédit de l'emprunteur, l'intérêt des

sommes ainsi payées à l'avance, dans des conditions particulières.

Ce remboursement anticipé donnera également lieu, au profit du Crédit Foncier, au paiement d'une indemnité de 0 fr. 50 sur la somme versée, ainsi qu'il est pratiqué actuellement lors du remboursement des prêts fonciers. Autrefois, cette indemnité pouvait aller jusqu'à 3 % ; elle fut ramenée à 0 fr. 50 % par l'article 9 de la loi du 5 juillet 1860. Cette indemnité est perçue en représentation des frais généraux de la banque et des dépenses qui ont été engagées pour l'émission des obligations. Elle est destinée à couvrir le Crédit Foncier de toutes pertes d'intérêts et de ses frais d'administration pendant le nombre d'années restant à courir jusqu'au dernier paiement des annuités.

Enfin, après avoir précisé que le compte sera ainsi établi sur le capital restant dû à l'échéance du semestre qui précède le remboursement par anticipation, la convention s'en remet au conseil d'administration du Crédit Foncier, pour tout ce qui est relatif aux conditions supplémentaires.

Quant au gage. — A l'égard de la chose remise en gage par l'emprunteur, la convention fixe certaines autres conditions.

Remarquons tout d'abord qu'il n'est fait allusion ici qu'aux navires, comme étant seuls susceptibles d'être affectés à la garantie du prêt hypothécaire. La proposition de M. de Monzie visait également les immeubles et les outillages fixés au sol, à destination principalement maritime. Peut-être n'est-il pas d'un grand intérêt de les y comprendre, car à leur égard le Crédit Foncier peut pratiquer des opérations de prêts hypothécaires sans qu'il soit besoin d'une loi spéciale pour l'y autoriser, sauf cependant pour ce qui est l'outillage.

Ceci dit, si nous nous reportons au texte de la convention

passée avec le Crédit Foncier, nous constatons que le prêt ne pourra être consenti par cet établissement que si le navire est évalué, assuré, et libre de toute hypothèque.

1). *Evaluation.*— L'évaluation du navire est une condition qui tombe sous le sens ; il faut que la valeur du gage soit fixée, pour que le Crédit Foncier puisse apprécier si le prêt demandé ne dépasse pas en importance la moitié de cette valeur, limite qu'il ne peut dépasser (article 4, § 2).

Cette évaluation sera fixée par le ministre des travaux publics, sur la proposition d'une commission comprenant un délégué du ministre des finances et un expert du bureau Véritas. Ce sera donc une estimation administrative. Nous craignons qu'elle ne soit la cause de lenteurs, et qu'elle ne constitue un obstacle à la concession rapide des prêts. Peut-être serait-il plus expéditif de remettre à l'expert du Véritas du port où se trouve le navire, le soin de faire cette évaluation avec l'accord de l'administrateur de l'inscription maritime, chef du service local de la marine marchande. La présence d'un délégué du ministre des finances ne se comprend guère, à moins que ce ne soit pour un motif de convenance et parce que l'acte accompli est susceptible de motiver ultérieurement le concours financier du Trésor. La valeur du navire est, en effet, une chose très difficile à fixer. Certaines personnes, nous voulons parler des agents des sociétés de classification, font le métier de déterminer la valeur des bâtiments. Laissons leur donc ce soin dans les opérations de prêts hypothécaires, au lieu de le confier à des fonctionnaires qui n'auront jamais et ne peuvent avoir une vue éclairée en cette matière spéciale. Il suffira d'adjoindre à l'expert local du Véritas l'administrateur de l'inscription maritime, qui apportera sa garantie morale à l'opération, garantie qui suffira, sans doute, aussi bien à l'égard

du ministre des finances qu'à l'égard de celui des travaux publics.

2). *Assurance*. — En outre, le navire sera assuré (article 3). Cette condition ne pouvait pas non plus ne pas être exigée, pour que le prêt puisse être effectué. Elle est la meilleure garantie du prêteur. Nous aurions vu certainement avec satisfaction l'institution faite par la loi, au profit des créanciers hypothécaires, de la modification que nous avons précédemment envisagée, au moment de l'examen de la proposition de M. de Monzie, et qui aurait pour effet d'éviter l'exercice préalable du droit de préférence des créanciers privilégiés sur le montant de l'assurance. La question présente d'autant plus d'intérêt que l'armateur est habilité à délaisser son navire entre les mains des assureurs, et à percevoir l'intégralité des indemnités d'assurance.

L'assurance, bien entendu, devra couvrir l'ensemble des risques de la navigation pour la valeur totale du navire. La règle est la même pour le bâtiment en construction ou en service. Cependant, les assurances ne sont pas les mêmes dans les deux cas ; lorsqu'il s'agit d'un navire sur chantier, le principal risque est l'incendie, alors que pendant le cours de sa navigation les dangers auxquels le navire sera exposé se multiplient.

La convention précise, nous l'avons vu, que la preuve de l'assurance sera faite par la production de la police à l'appui de la demande adressée par l'armateur au ministre des travaux publics.

3). *Libre d'hypothèque*. — Enfin, la troisième condition imposée par la convention pour que le prêt puisse être consenti, est que le navire soit libre de toute hypothèque. L'article 7 dispose, à ce sujet, que « les prêts et ouvertures de crédit seront

faits en première hypothèque ». Il ajoute que les prêts au moyen desquels doivent être remboursées les créances déjà inscrites seront considérés comme faits en première hypothèque, lorsque, par l'effet de ce remboursement, l'hypothèque du Crédit Foncier viendra en première ligne et sans concurrence. Le dernier § du même article précise que le Crédit Foncier conservera entre ses mains des valeurs suffisantes pour opérer ce remboursement.

Toutes ces dispositions ne sont que la reproduction de celles qui figurent au décret du 28 février 1852, et qui avaient été retenues également par M. de Monzie dans sa proposition. Nous n'y reviendrons pas.

Procédure de concession. — Après avoir déterminé dans quelles conditions le prêt pourra être consenti, il nous faut maintenant examiner quelles formalités devront être accomplies par l'emprunteur. Celles-ci font l'objet de l'article 5 de la convention.

Dans les vingt jours qui suivront le dépôt de la demande au ministre des travaux publics, cette administration devra transmettre le dossier au Crédit Foncier. L'imposition de ce délai était obligatoire, car il fallait éviter que l'administration ne retienne trop longtemps le dossier entre ses mains. L'attente sera cependant déjà longue pour l'emprunteur, et, comme nous l'avons dit plus haut, il nous paraîtrait préférable que la demande soit adressée directement au Crédit Foncier, ce qui n'empêcherait pas que la valeur du navire soit indiquée au ministre des travaux publics par le fonctionnaire local. Nous sommes persuadés que le Crédit Foncier n'aurait pas besoin de vingt jours pour examiner les documents remis par l'emprunteur et pour faire évaluer le navire.

« Ce délai part du jour de la demande si le navire est dans un port de France ; dans le cas contraire, il compte du jour de la réception du rapport du représentant local du bureau Veritas, et peut être prorogé si des renseignements complémentaires sont jugés nécessaires ». Ces dispositions font l'objet du § 2 de l'article 5. Leur rédaction porte la marque administrative. A notre gré, il serait préférable de supprimer ce paragraphe pour débarrasser la demande de l'emprunteur de tout formalisme encombrant, et de confier au crédit Foncier le soin de la mise au point de la demande de prêt.

Le dossier, une fois parvenu au Crédit Foncier, sera examiné par son Conseil d'administration, qui devra se prononcer dans les quinze jours sur l'acceptation ou le refus, en même temps qu'il fixera les modalités de l'opération. S'il s'agit d'un navire en construction, ce conseil fixera le chiffre et l'époque de chaque versement. Dans ce cas, il serait en effet indispensable de s'inspirer du contrat de construction, qui, bien souvent, renferme des modalités différentes pour le paiement des acomptes.

Dans le cas où le Crédit Foncier croirait devoir refuser de consentir le prêt demandé, sa décision devra être motivée. Elle sera notifiée au ministre des travaux publics, qui pourra, dans les trois jours, demander un nouvel examen du dossier. Cette 2^e délibération devra intervenir avant que ne soit écoulé un nouveau délai de 15 jours.

Nous ferons pour ces formalités la même remarque que celle précédemment faite au sujet de la rédaction du § 2 de l'article 5. Ce formalisme semble très simple sur le papier ; les faits se chargent de montrer qu'il en est tout autrement. Si l'on veut éviter des retards toujours préjudiciables, nous pensons que le mieux serait

de donner au Crédit Foncier toute liberté d'action en ce qui concerne l'instruction de la demande de prêt. Menée par ses soins, l'enquête sera rapide, et les résultats en parviendront beaucoup plus vite au ministre des travaux publics.

L'art. 6 prévoit qu'un décret interviendra pour régler les détails des formalités suivantes : mode d'expertise, règles à suivre pour l'assurance, surveillance du gage pendant la durée du crédit et des prêts, ainsi que pour la constatation de l'état d'avancement des travaux de construction.

Le principe du prêt étant admis, celui-ci sera consenti par acte notarié (art. 13). L'obligation de faire un acte authentique a été imposée à l'emprunteur, sur la demande du Crédit Foncier. Nous avouons pour notre part que nous ne comprenons pas-qu'il y ait des motifs assez graves pour exiger l'accomplissement de cette formalité qui coûtera cher à l'emprunteur. En vue de réduire cette dépense, le rédacteur du projet de loi a décidé dans l'art. 5 que les honoraires des notaires pour les obligations relatives aux prêts maritimes seront de la moitié de ceux fixés par les tarifs pour les obligations, sauf application des dispositions de l'art. 4 du décret du 25 août 1898 (1).

De plus, tous les autres actes relatifs aux prêts, constitutions, mains levées de l'hypothèque, seront également notariés.

(1) Les tarifs auxquels il vient d'être fait allusion varient actuellement dans le ressort de chaque cour d'appel. Ils sont progressifs, et leur taux moyen est le suivant :

1,25 %.....	de 1 à 5.000 fr.
1 %.....	de 5 à 100.000 fr.
0,50 %.....	de 100 à 500.000 fr.
0,25 o/o.....	au-delà de 500.000 fr.

Ces divers tarifs ont été accrus de 0,25 o/o par le décret du 29 décembre 1919 (art. 9).

La remise des fonds aura lieu en une seule fois s'il s'agit d'un navire construit, ou bien au fur et à mesure de l'achèvement des travaux et suivant les clauses du marché s'il s'agit d'un navire en construction.

Contrôle et contribution éventuelle de l'Etat. — La conduite des opérations de prêt maritime par le Crédit Foncier ne sera pas entièrement libre ; l'Etat aura un droit de contrôle, réduit, il est vrai, à une simple formalité dont l'obligation sera peu gênante pour la banque. Elle consiste dans l'obligation de donner avis au ministre des travaux publics des versements opérés en vertu des ouvertures de crédit et après réalisation des prêts. Le ministre des travaux publics accusera réception de cet envoi.

Ce contrôle a pour cause la responsabilité éventuelle de l'Etat au cas où l'opération de crédit entraînerait une perte.

Emprignons-nous de dire que ce risque pour le Trésor est minime. Outre la garantie de l'hypothèque et de la caution qui limite étroitement les dangers de l'opération pour le Crédit Foncier, la convention prévoit, en effet, dans son art. 11, la constitution d'un fonds spécial de garantie, au moyen du versement par l'emprunteur d'une contribution dont le taux sera fixé par la loi, et pourra, par la suite, être augmenté ou diminué par décision du ministre des finances (1).

Cette contribution sera perçue au moment du paiement des intérêts et des annuités pour ce qui est des prêts, et tous les six mois au moment du paiement des intérêts, en ce qui concerne les ouvertures de crédit.

En cas de changement du taux de la contribution, cette modification n'aurait d'effet qu'à l'égard des prêts ou crédits consentis ultérieurement.

(1) Le projet de loi qui portait approbation de la convention fixait à 0,25 0/0 le taux de cette contribution (art. 2).

Le montant des contributions ainsi encaissées par le Crédit Foncier sera affecté à la constitution d'un fonds spécial de garantie, sur lequel sera imputé le montant des créances qui resteraient dues après collocation sur le prix de vente du navire hypothéqué, et discussion de la caution. L'emploi de ces fonds sera réglé par le conseil d'administration du Crédit Foncier ; les intérêts, profits et pertes seront portés à un compte spécial, qui devra faire chaque année l'objet d'un état de situation arrêté au 31 décembre et remis avant le 31 mars au ministre des finances.

Envisageant le cas où le solde serait créateur, la convention décide qu'il sera reporté à nouveau, jusqu'à ce que le montant du fonds spécial de garantie atteigne le 20^e de celui des prêts en cours. Le surplus sera partagé entre le Crédit Foncier et l'Etat, au prorata de leur déficit, et s'ils n'ont pas subi de déficit, 4/5 seront attribués à l'Etat, et 1/5 au Crédit Foncier.

Si le fonds spécial de garantie était insuffisant pour couvrir les pertes, celles-ci, sous déduction de l'indemnité de 0,50 % allouée au Crédit Foncier, ainsi que nous l'avons vu précédemment, seront supportées par moitié par l'Etat et par le Crédit Foncier. Toutefois, les risques de ce dernier sont limités au montant de la majoration de 0,60 pour les deux dernières annuités, déduction faite des frais généraux d'administration évalués forfaitairement à 0,30 %. Autrement dit, à l'égard du Crédit Foncier le danger de perte est tellement réduit qu'on peut dire qu'il n'existe plus.

La convention prévoit enfin qu'elle aura une durée de 20 ans, à compter de la promulgation de la loi qui en porte approbation.

Telle est la convention qui fut passée entre l'Etat et le Crédit Foncier en 1917, et qui n'a jamais été exécutée, par cela même que ce projet de loi ne fut pas même discuté devant les chambres.

A notre avis, il s'agit bien plus dans l'espèce d'un véritable

crédit d'Etat pratiqué sous l'égide du Crédit Foncier, lequel ne court aucun risque dans l'opération. Sa responsabilité ne peut se trouver engagée que par la délibération de son conseil d'administration (art. 5 de la convention). Et encore la portée de cet avis n'est pas précisée: il semble qu'il n'ait qu'un caractère consultatif, puisque c'est le ministre des travaux publics qui prononce en dernier lieu sur l'admissibilité de la demande. Le Crédit Foncier n'a donc aucune conséquence à redouter de ses erreurs possibles d'appréciation. Nous nous trouvons en présence d'opérations qui sont entièrement conduites par cet établissement financier, et dont la responsabilité incombe à l'Etat. Cette assertion se trouve corroborée par le fait qu'au cas où le fonds spécial des garanties se solde par un profit, le bénéfice sera alloué pour les $\frac{4}{5}$ à l'Etat, ce qui est une reconnaissance manifeste des risques qu'il encourt par ailleurs. Nous avons précédemment dit ce que nous pensons du Crédit d'Etat ; nous ne retiendrons pas davantage celui qui serait pratiqué par l'intermédiaire d'une autre banque, fût même le Crédit Foncier.

Nous approchons maintenant du terme de notre étude ; nous avons examiné successivement quelles sont les données du problème, quels ont été les efforts tentés pour le résoudre ; il ne nous reste plus, désormais, qu'à exposer nos conclusions personnelles. Elles feront l'objet du chapitre suivant et dernier de ce travail.

CHAPITRE VIII

CONCLUSIONS

Tout travail humain serait stérile s'il n'aboutissait à un résultat tangible si faible soit-il. Après avoir examiné les différentes données du problème, observé et critiqué les essais, qui ont été tentés jusqu'à ce jour pour y apporter une solution, il nous faut maintenant essayer de construire. Que le lecteur ne s'attende pas à trouver ici les statuts d'une Banque de Crédit maritime ; nos faibles connaissances financières ne nous permettraient pas de mener à bien ce travail. Nous nous contenterons d'émettre quelques idées, laissant le soin à d'autres plus expérimentés de mettre au point les divers détails d'organisation.

« Si la nécessité d'une banque ou de toute autre organisation particulière ne fait aucun doute, la question de savoir quelle forme donner à cette banque et de quelle façon la constituer est beaucoup moins facile à résoudre ». C'est ainsi que s'exprimait M. Pottier dans le rapport qu'il avait produit en 1905, à la suite de l'étude faite par une commission spécialement réunie par la Ligue maritime française, en vue de rechercher, les mesures administratives et financières qui pourraient être prises pour remédier à la crise du crédit dont souffrait déjà vivement notre marine marchande à cette époque.

Certes le problème est ardu. Cependant nous n'hésitons pas à prendre nettement parti sur cette question et à dire que nos préférences personnelles vont à la forme du crédit hypothécaire maritime. Cette assertion n'étonnera pas le lecteur, car au cours de la présente étude, nous avons eu à maintes reprises l'occasion de montrer notre prédilection pour cette forme de crédit.

Puisque l'hypothèque dans l'état actuel de notre législation ne constitue pas une garantie suffisante, nous verrions avec plaisir l'apport à notre régime hypothécaire maritime de modifications conformes aux vœux émis par le Comité maritime international. Notre Code de Commerce retient trop de privilèges sur les navires, il faut en supprimer. Ce faisant nous apporterons à l'hypothèque le complément de sécurité qui lui manque aujourd'hui.

Cette manière de faire est à notre avis préférable à celle qui voudrait obtenir le même résultat, en adjoignant à l'hypothèque une nouvelle sûreté personnelle ou réelle. Au lieu de compliquer et de rendre moins aisé l'usage du crédit, notre méthode aura l'avantage de simplifier et de rendre ainsi plus facile la concession des prêts.

Cette réforme de notre Code de Commerce ne doit pas être considérée comme une annexe de l'institution d'une Société devant pratiquer le crédit hypothécaire maritime ainsi que l'a compris M. de Monzie. Ce doit être une mesure d'une portée générale, et c'est au législateur qu'il appartient d'en prendre l'initiative, en votant le texte d'une loi spéciale portant modification des art. 191 et 192 de notre Code de Commerce.

Il serait opportun de profiter de cette occasion pour insérer dans le projet un article se référant à l'effet international de l'hypothèque. Nous avons exposé en effet la nécessité présente d'assu-

rer la publicité de l'hypothèque, et d'obtenir la reconnaissance des droits qu'elle confère aux créanciers, aussi bien à l'étranger que dans le pays d'origine.

Ceci posé et nous inspirant des idées émises au cours de l'étude que nous avons préalablement faite dans notre chapitre III nous concluons en faveur de l'adoption d'une proposition de loi qui serait conçue dans les termes suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les articles 191 et 192 du Code de Commerce sont supprimés et remplacés comme suit :

Art. 191. — Sont privilégiées et dans l'ordre où elles sont rangées les dettes ci-après désignées :

1°. — Les frais de justice dûs à l'Etat, et les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de port, et les autres taxes et impôts de même espèce ; les frais de pilotage ; les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

2°. — Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage.

3°. — Les indemnités dûes pour sauvetage et assistance, et la contribution du navire aux avaries communes.

4°. — Les créances pour tous débours dûment effectués, et pour tous engagements dûment contractés par le capitaine, en cas de nécessité et hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou la continuation du voyage.

Art. 192. — Le privilège accordé aux dettes énumérées dans le précédent article, ne peut être exercé qu'au temps qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

1°. — Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents.

2°. — Les droits de tonnage et autres par les quittances légales des receveurs.

3°. — Les frais de garde et de conservation, les indemnités dues pour sauvetage et assistance, seront constatés par les jugements qui les fixent, ou par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce, après visa des assureurs si le navire est assuré.

4°. — Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et de désarmement, arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime.

5°. — Les débours effectués par le capitaine, par des factures visées par le président du tribunal de commerce, si le navire est dans un port français, et par le consul dans tous autres ports.

ART. 2. — Les hypothèques, mort-gages, gages sur navires régulièrement établis, conformément à la loi du pavillon, et rendues publiques dans leur pays d'origine, seront respectées en France et y produiront le même effet que dans le pays dont le navire porte le pavillon. »

Ces modifications ne sont pas sans importance. D'aucuns trouveront qu'il y a là non pas une réforme, mais une révolution. Cependant, nous ne craignons pas de répéter qu'à notre gré, ce serait un très gros avantage pour le crédit de l'armement national que de ne retenir comme privilégiées que les créances dont les ayants-droits ne peuvent se prémunir par avance contre les risques d'insolvabilité de leurs débiteurs, au moyen de garanties personnelles ou réelles. Ainsi, le créancier hypothécaire aura moins de concurrence à redouter sur l'attribution du prix à provenir de la vente du navire. En contre-partie, les créanciers qui auraient eu un privilège sous le régime de l'ancien art. 191, ne pourront pas se plaindre de la suppression de leurs droits de pré-

férence, puisqu'ils peuvent se garantir de tous risques par l'obtention d'une sûreté personnelle ou réelle, hypothèque par exemple. Il est vrai que, bien souvent, celle-ci ne prendra rang qu'après celle prise antérieurement par la banque qui aura consenti un prêt à l'armateur. Mais n'est-il pas permis de dire qu'il n'y a rien d'illogique, car le plus intéressant de tous les créanciers hypothécaires est sans aucun doute, celui qui a avancé les fonds nécessaires pour la construction du navire ou pour son exploitation. Sans l'apport qu'il a fait, le navire n'existerait pas, ou, du moins, il ne naviguerait pas, et les autres créances ne seraient pas nées. Il est donc juste que le bailleur de fonds ait le pas sur les autres créanciers, ce qui n'est pas aujourd'hui, puisque, parmi ceux-ci, beaucoup jouissent d'un privilège qui les fait passer avant tous les créanciers hypothécaires.

Ces diverses modifications, d'ailleurs, auraient peut-être déjà été apportées au code de commerce, si ce n'eût été la guerre. Leur adoption avait été recommandée par le comité maritime international à la suite des conférences tenues à Brême, Venise, et en dernier lieu à Bruxelles ; elle avait même fait l'objet d'un avant-projet de convention établi « pour l'approbation de certaines règles relatives aux hypothèques et aux privilèges maritimes ». Il est à souhaiter que ce projet soit maintenant repris, et qu'il soit adopté par chacun des grands Etats maritimes.

Ce premier point précisé, il nous faut envisager dans quelles conditions le crédit maritime hypothécaire peut être organisé en France et comment il fonctionnera.

En ce qui concerne l'organisation, nous sommes partisans de l'institution en France d'une seule banque, ayant pour but unique la pratique du crédit maritime hypothécaire, et qui porterait le nom de *Crédit Naval de France*. Nous disons une banque, parce

que nous estimons que le monopole dont elle jouira accroîtra son prestige, et parce qu'il ne faut pas oublier que nous devons rechercher tous les moyens d'augmenter la faveur qui lui sera réservée par le public. Plus cet établissement sera solide, plus facilement les petits épargnants viendront lui apporter leurs capitaux disponibles, que le Crédit Naval mettra ensuite à la disposition de notre armement national.

On ne cesse de répéter de toutes parts notre magnifique situation géographique, et de prédire le grand avenir maritime de notre pays. Il est très bien de parler ainsi, mais il serait encore mieux de ne pas se contenter de déclarations platoniques et d'entrer dans la voie des réalisations. Or, il n'est pas douteux que, pour améliorer notre avenir sur mer, il faut donner au peuple français le goût des choses de la mer. Certes, ce n'est pas que nous voulions prétendre que la création d'une banque de crédit maritime suffira pour créer cet élan, mais nous pouvons néanmoins soutenir que l'institution d'une grande banque qui placera dans le public des obligations navales représentant des titres de tout repos à l'instar des obligations foncières, par exemple, et que l'on trouvera dans les plus petits portefeuilles, contribuera certainement pour une part appréciable au résultat cherché.

Donc, nous ne voulons qu'une seule banque. Ce sera une grande société anonyme dont le capital sera constitué par l'émission d'actions nominatives de 500 francs, qui pourront n'être libérées que pour un quart. Grâce à cette libération partielle, il sera possible de créer une société ayant un gros capital, et qui, cependant, ne sera assujettie qu'au paiement de faibles dividendes. A l'heure présente, il ne saurait être question de créer un Crédit Naval de France avec un capital moindre de 200 millions. Si ce capital était entièrement libéré, il faudrait une somme de 14 mil-

lions pour servir aux actionnaires un dividende de 7 %, mais si le capital n'est libéré que du quart, soit 500 millions de francs, il suffira de 3.500.000 francs pour distribuer aux actionnaires le même dividende de 7 %.

Le siège social de la banque sera à Paris. Des succursales ou des agences pourront être ouvertes dans les ports de la métropole et de l'Algérie.

Le besoin d'accroître le prestige du Crédit Naval nous conduit à recourir à l'appui de l'Etat pour sa constitution. Le Crédit Naval sera administré par un conseil, ayant à sa tête un gouverneur qui sera nommé par décret contresigné par le ministre des finances et le sous-secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande. Le nombre des administrateurs sera fixé par les statuts. L'un d'eux pourra être un haut fonctionnaire de la marine. En outre, il y aura deux censeurs qui seront chargés de veiller à la stricte exécution des statuts ; l'un d'eux sera choisi par le sous-secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande, parmi les fonctionnaires de son administration. Ce sera, par exemple, un administrateur général de l'inscription maritime.

L'assemblée générale composée des cinquante plus forts actionnaires se réunira au moins une fois par an.

Ainsi constitué, le Crédit Naval de France aura pour mission d'effectuer des prêts d'argent aux armateurs français qui les solliciteront.

Pour ce faire, il se procurera les capitaux dont il aura besoin par l'émission d'obligations navales.

Chacun de ces titres ne pourra être émis pour une somme inférieure à 100 francs. Ces obligations seront nominatives ou au porteur ; elles porteront intérêt au profit de leurs détenteurs. S'il le juge utile, le Crédit Naval sera autorisé à émettre des obligations comportant des lots.

Pour donner à ces obligations navales la garantie la plus grande et leur assurer le meilleur accueil de la part du public, les émissions seront soumises à deux règles strictes.

La première consistera à limiter la valeur totale des obligations émises au montant des sommes dues par les emprunteurs, et dont le remboursement est garanti par la constitution d'hypothèques. Le Crédit Naval sera libre de prendre telles dispositions qu'il croira convenables pour assurer la permanence de cette égalité entre les deux chiffres. A cet égard, il pourra s'inspirer de la méthode adoptée par le Crédit Foncier, et que nous avons précédemment examinée.

La seconde règle sera d'exiger que le capital actions du Crédit Naval soit maintenu dans une proportion donnée du capital obligations, soit, par exemple, 1/20^e.

L'observation de ces deux règles sera contrôlée par le gouverneur de la banque, ainsi que par les deux censeurs.

En garantie du remboursement de leurs prêts, les armateurs devront fournir au Crédit naval une hypothèque de premier rang sur un navire de leur flotte.

La banque ne pourra pas avancer à l'emprunteur une somme supérieure à la moitié de la valeur du gage qui lui est offert, cette valeur étant fixée au moment du prêt, s'il s'agit d'un prêt à court terme, ou bien en prenant en considération la valeur moyenne du navire, ou d'un navire de catégories et d'âge semblables, pendant les dix dernières années s'il s'agit d'un prêt à long terme. Cette évaluation sera faite à la diligence du Crédit Naval.

Le navire offert en gage devra être assuré, sur la place de Paris, contre tous risques de navigation, et pour sa valeur totale. Le Crédit Naval pourra exiger que la police soit sous-

crite en son nom. En cas de sinistre, le Crédit Naval aura un privilège sur le montant de l'indemnité d'assurance, pour le cas où la police n'aurait pas été souscrite en son nom ; dans le cas contraire, c'est lui-même qui encaissera le montant de l'indemnité.

Enfin, le navire hypothéqué ne pourra être vendu à l'étranger sans le consentement de la banque.

Les prêts consentis par le Crédit Naval seront de deux sortes : à court terme ou à long terme.

Les prêts consentis à court terme ne pourront pas être remboursés par anticipation.

Au contraire, les prêts à long terme pourront être remboursés par anticipation, et sous certaines conditions de préavis à donner par l'emprunteur au Crédit Naval.

Les prêts à court terme ou les ouvertures de crédits, consentis par le Crédit Naval seront producteurs d'intérêts à son profit ; il fixera librement le taux des intérêts, et décidera également si le paiement en sera effectué semestriellement ou annuellement.

Les prêts à long terme engendreront pour l'emprunteur l'obligation de payer des annuités.

Celles-ci comprendront trois éléments :

1°. — L'intérêt de la somme avancée, qui ne pourra être supérieur au taux de l'escompte de la Banque de France. L'emprunteur aura ainsi l'avantage de suivre le cours du marché de l'argent pour l'emprunt qu'il aura souscrit.

2°. — La somme nécessaire au remboursement du capital emprunté, calculée suivant la longueur du délai demandé par l'emprunteur, délai qui ne pourra excéder la limite maximum de 20 années.

3°. — Les frais généraux d'administration de la banque, y compris ses bénéfices. Ce dernier élément sera fixé par les statuts.

Au fur et à mesure que le prêt sera remboursé par l'emprunteur, celui-ci pourra obtenir une main-levée partielle de l'hypothèque qui frappe son navire.

Dans le cas où le paiement des annuités ne serait pas régulièrement effectué, les sommes dues par l'emprunteur porteront intérêt de plein droit au profit du Crédit Naval.

Tous les actes relatifs à la concession des prêts, à la constitution ou à la main-levée de l'hypothèque, pourront être faits par acte sous-seing privé, sur papier timbré de dimension et enregistré.

Le Crédit Naval jouira des mêmes privilèges que le Crédit Foncier pour la purge des hypothèques ou des droits privilégiés qui sont susceptibles de frapper l'objet du gage.

Enfin, considérant, d'une part, que l'institution de cette banque revêt un caractère national, et voulant, d'autre part, aider au développement de cette industrie vitale pour la France qu'est l'industrie des transports maritimes, l'Etat accordera au Crédit Naval les deux avantages suivants :

1°. — Le Crédit Naval ne sera pas assujetti à l'impôt sur le chiffre d'affaires ;

2°. — Il recevra une subvention annuelle égale à 2,50 % du montant des capitaux prêtés, ladite somme étant destinée à venir diminuer d'autant le montant des capitaux dûs par les emprunteurs pour le remboursement de leurs emprunts, capitaux qui représentent le deuxième élément de l'annuité.

Certes le chiffre de cette subvention pourra être élevé. En supposant une banque constituée avec un capital de 200 millions, et

pouvant émettre des obligations dans la limite de vingt fois le capital souscrit par les actionnaires, il apparaît que le montant des prêts pourra atteindre la somme de 4 milliards, en le supposant égal à celui des obligations. C'est dire que l'Etat sera susceptible de voir son budget grevé d'une charge de 100 millions.

Pour faire face à cette obligation, nous ne sommes pas partisans de faire appel à l'impôt. Il s'agit dans l'espèce en effet de soutenir une industrie nationale contre la concurrence d'entreprises étrangères de même espèce qui se trouvent placées dans de meilleures conditions d'exploitation, pour des raisons multiples bien souvent citées et que nous n'avons pas besoin de rappeler ici. Ce n'est pas aux citoyens français déjà assujettis au paiement de lourds impôts qu'il appartient de supporter cette nouvelle charge. Non, à notre avis ce sont les entreprises maritimes étrangères elles-mêmes qui doivent apporter chaque année à l'Etat le montant de la subvention que celui-ci ristournera au crédit naval. Pour ce faire, une taxe spéciale sera établie, qui frappera tous navires portant pavillon étranger, et venant faire dans un port français des opérations commerciales. Cette taxe sera perçue par l'intermédiaire des Chambres de Commerce.

On objectera sans doute qu'il y aura là une mesure inacceptable de protectionnisme, qui suscitera par rétorsion de la part des nations étrangères l'adoption de taxe frappant nos navires dans leurs ports. Qu'il nous soit permis de répondre à cette objection qu'il s'agira en fait d'un droit peu élevé, et d'autre part que des mesures de protectionnisme ont déjà été prises récemment, par de grandes nations maritimes, soit au profit de leur armement national, soit au profit d'autres industries. Nous voulons citer le cas des Etats-Unis, qui en 1920 ont adopté des mesures d'un protectionnisme étroit pour leur marine marchande, et l'Angleterre

qui n'a pas hésité dans la même année à nous faire payer beaucoup plus cher qu'à ses ressortissants le charbon qu'elle nous procurait, en faisant supporter au charbon d'exportation tout le poids des suppléments de salaire accordés par le gouvernement anglais aux mineurs de ce pays.

Les comptes et bilans annuels seront soumis à l'approbation du Ministre des Finances et du S. S. E. de la Marine Marchande.

Tel est le schéma de l'institution que nous voudrions voir organiser en France, et dont le besoin se fait sentir avec une acuité de jour en jour plus grande.

A l'heure où nous terminons cette étude, la crise sévit lourdement dans le monde maritime. Nous avons assisté depuis l'armistice à une magnifique renaissance de notre marine marchande, il ne faut pas laisser étouffer ce beau mouvement par la concurrence étrangère. L'institution d'une Banque de Crédit Maritime Hypothécaire aidera certainement l'armement français à sortir victorieux de la lutte qui s'ouvre entre les différentes marines marchandes du monde.

Vu par le Président de la thèse :

Ch. LYON-CAEN

Vu : Le Doyen :

F. LARNAUDE

VU ET PERMIS D'IMPRIMER,

Le Recteur de l'Académie de Paris :

APPEL.

BIBLIOGRAPHIE

- Baudry-Lacantinerie.* — Traité de droit civil. — Du nantissement, des privilèges et hypothèques. -- 3^e édit., 1906.
- Bédarride.* — Droit commercial. — Hypothèque maritime.
- A. Collin.* — La navigation commerciale au XIX^e siècle. — Paris, 1901.
- De Courcy.* — Questions de droit maritime. — 1877-1888.
- Danjon.* — Traité de droit maritime. — Paris, 1910-1916.
- Fraissinega.* — Le problème de la marine marchande. — Paris, 1909.
- Haumont et Lévahey.* — Transports maritimes. — Paris, 1899.
- Hennebicq.* — Droit maritime comparé. — Paris, 1910.
- Lyon-Caen et Renault.* - - Traité de droit commercial. — 4^e édit., Paris, 1906-1907.
- Maurice Sarraut.* — Le problème de la marine marchande. — Paris, 1901.
- Ripert.* — Traité de droit maritime.
- Rondet-Saint.* — L'avenir de la France est sur mer. — Paris, 1911.
- Ruben de Couderc.* — Dictionnaire de droit commercial. — 3^e édit., Paris, 1878.
- Thaller.* — Traité élémentaire de droit commercial. — 4^e édit., Paris, 1910.
- De Valroger.* — Droit maritime. — Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce. — 1883-1885.
- Verneaux.* — L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle et au commencement du XX^e. — 1903.

Périodiques. — Répertoires

Dalloz. — Répertoire de législation, de doctrine et de jurisprudence et supplément au répertoire.

Documents et débats parlementaires. — Sénat et Chambre des députés.

Bulletins de l'association française du droit maritime.

Bulletins d'information du Comité central des armateurs de France.

Economiste français.

Journal de la Marine marchande.

Revue de droit international privé.

Revue internationale de droit maritime.

Revue de la Marine marchande.

Revue politique et parlementaire.

Thèses

Anjubault. — La marine marchande anglaise. — Paris, 1907.

Ambelouis. — Hypothèque maritime. — Paris, 1887.

Crouvés. — Hypothèque maritime. — Paris 1889.

Ducastel. — Le crédit maritime. — Paris, 1911.

Josseau. — Obligations foncières. — Paris, 1907.

Trocheris. — Le crédit maritime. — Paris, 1917.

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION	1 à 8
CHAPITRE 1 ^{er} : LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS A L'ÉGARD DE CELLE DES ARMEMENTS ALLIÉS OU NEU- TRES. — Elévation du prix des navires. — Bénéfices réalisés par l'armement français et par les armements alliés et neutres pendant la guerre de 1914-1918.— Infériorité del'ar- mement français	9 à 26
CHAPITRE II : MOYENS DE CRÉDIT DONT DIS- POSE L'ARMEMENT FRANÇAIS. — Crédit personnel, son insuffisance.— Crédit réel.— Emploi de l'hypothèque. — Historique des banques créées pour pratiquer les prêts hypothécaires.	27 à 47
CHAPITRE III : DES IMPERFECTIONS DE NOTRE RÉGIME HYPOTHÉCAIRE MARITIME ET DES AMÉLIORATIONS QUI POURRAIENT Y ÊTRE APPORTÉES. — Pluralité des privilè- ges qui frappent les navires. — Nécessité d'une réduction — Effet international de l'hypothèque. — Cherté des prêts hypoté- caires.	48 à 60
CHAPITRE IV : LE CRÉDIT MARITIME HYPOTHÉ- CAIRE A L'ÉTRANGER. — Angleterre. —	

	Pages
Allemagne. — Espagne. — Grèce. — Hollande. — Belgique. — Italie. — Japon. . .	61 à 78
CHAPITRE V : BASES SUR LESQUELLES POURRAIT ÊTRE ÉTAYÉ LE CRÉDIT MARITIME EN FRANCE. — Crédit libre. — Crédit Mutuel. — Crédit d'État. — Garantie d'intérêt. — Coopération de l'Etat. — Crédit privé et subventionné	79 à 102
CHAPITRE VI : ÉTUDE DU PROJET DE M. DE MONZIE. — Exposé des motifs. — Définition. — Obligations des sociétés. — Conditions de leur fonctionnement. — Conditions de concession et de remboursement des prêts. — Avantages financiers accordés aux sociétés de crédit maritime. — Emission des lettres de gage. — Subventions accordées par l'État. — Privilèges juridiques	103 à 135
CHAPITRE VII : CONVENTION PASSÉE ENTRE L'ÉTAT ET LE CRÉDIT FONCIER DE FRANCE POUR LA MISE EN PRATIQUE DU CRÉDIT MARITIME. — Emission d'obligations spéciales. — Concession des prêts ; formalités, conditions. — Mécanisme ; contrôle de l'Etat,	136 à 156
CHAPITRE VIII : CONCLUSIONS.	157 à 168

